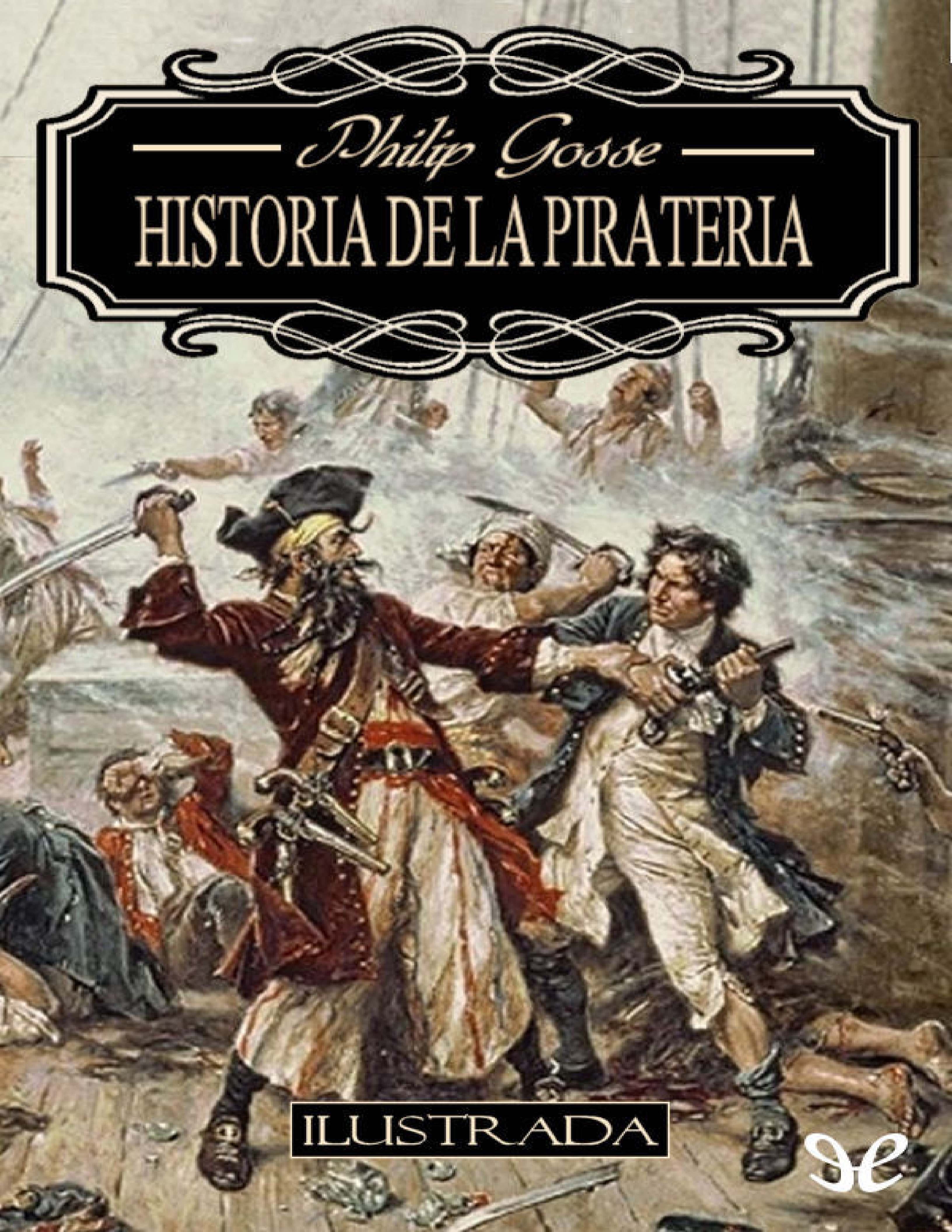

Philip Gosse
HISTORIA DE LA PIRATERIA
ILUSTRADA

Con el fin de hacernos entender la historia de la piratería desde los primeros tiempos, Philip Gosse, autor de la presente obra, nos intenta mostrar qué condiciones sociales y geográficas precedieron al advenimiento de la piratería; trazar sus alzas y bajas periódicas, sus formas y riesgos; dibujar los más destacados miembros de la profesión, y, finalmente, mostrar cómo la organización nacional, respaldada por el barco de vapor y el telégrafo, puso fin a la piratería.



Philip Gosse

Historia de la piratería

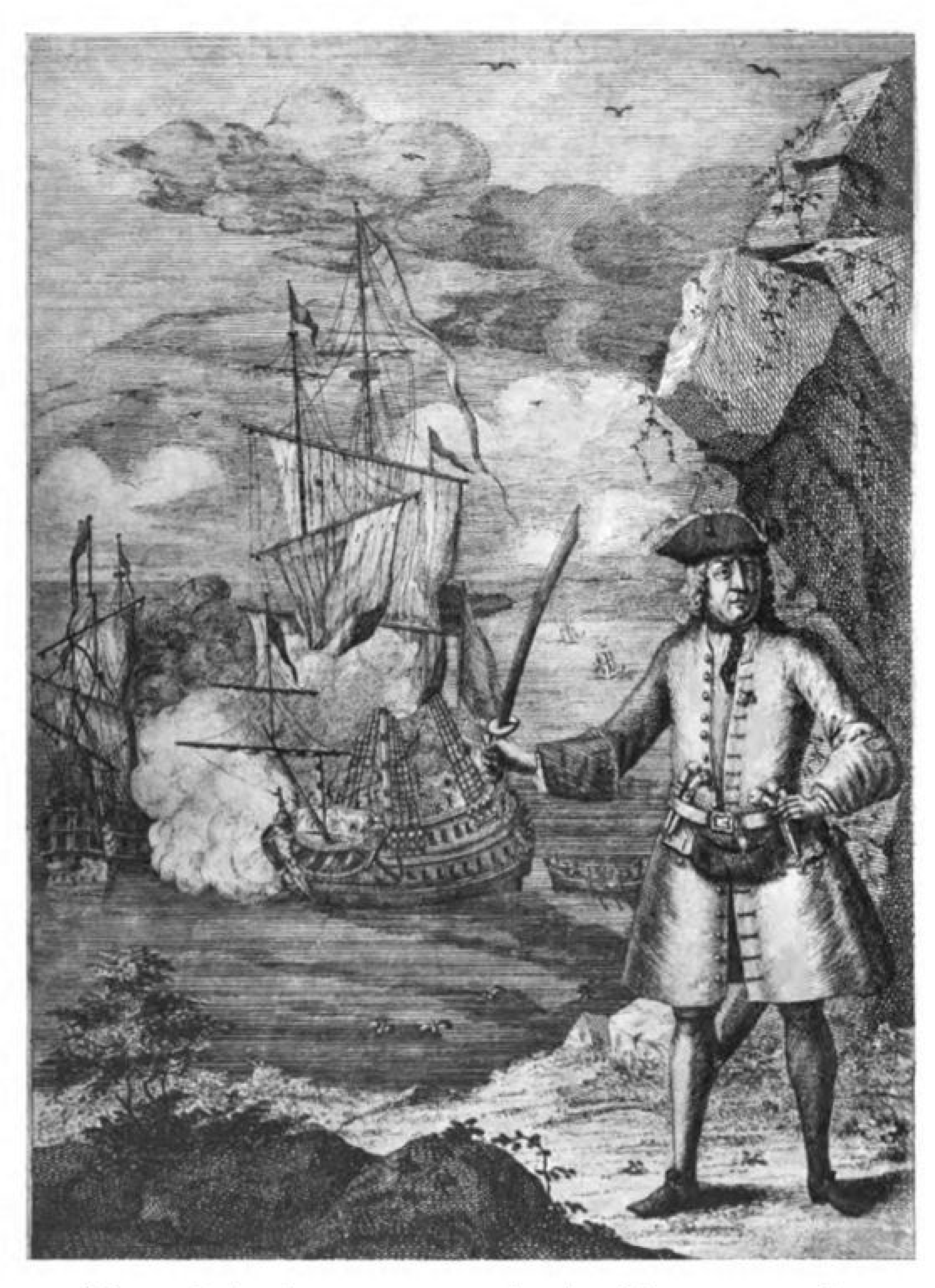
ePub r1.3
Titivillus 29.10.17

Título original: *The history of piracy*
Philip Gosse, 1932
Traducción: Rodolfo Selke
Diseño de cubierta: minicaja

Editor digital: Titivillus
(r1.1) Corrección de erratas: el nota
(r1.2) Corrección de errata: Tut_Ank
ePub base r1.2



A Irene Gosse



El capitán Avery y su tripulación tomando
uno de los barcos del Gran Mogol



PRÓLOGO

Escribir una historia de la piratería desde sus más remotos orígenes sería intentar lo imposible. Lo que se proponen las presentes páginas es mostrar las condiciones geográficas y sociales que precedieron al encumbramiento de la piratería; seguir sus ascensiones y sus decadencias, sus formas y sus vicisitudes; pintar los miembros más destacados de la profesión; y, por último, relatar cómo la piratería fue dominada gracias a la organización de las naciones, ayudada por la navegación a vapor y el telégrafo.

La búsqueda de los materiales necesarios para un relato de ese género obligó al autor a arrojar su red muy lejos e incluso hacia muchos afluentes secundarios de la historia y la literatura. Han aparecido ya dos o tres obras que intentan tratar en conjunto nuestro tema; pero las lagunas que contienen no han podido ser subsanadas sino investigando una serie de fuentes imprevistas. ¿Quién, por ejemplo, habría pensado encontrar materiales importantes sobre la Piratería en una vida de San Vicente de Paul, *patrón de los filántropos prácticos*?

Y aun en tales condiciones no ha sido posible hallar, para ciertos períodos, la cantidad y calidad de detalles que permitan componer algo mejor que un cuadro sinóptico. Por esa razón el capítulo que trata de la piratería en la antigüedad ha sido reducido, de muy mala gana, a un simple *apéndice*. La silueta existe; mas el detalle que le impartiera vida por desgracia ha quedado perdido para siempre.

Una de las mayores dificultades con que tropieza el historiador de los piratas reside en el recelo que suelen mostrar sus héroes al contar sus propias proezas. El *Pirata feliz*, a diferencia del hombre afortunado de cualquier otro oficio, no buscaba la notoriedad y para ello tenía evidentes razones. Incluso podemos preguntarnos si aun el más listo de los

periodistas, —admitiendo que aquel oficio se conservara en alguna forma moderna— lograría superar tal modestia. El pirata que había escapado al cadalso prefería retirarse a la sombra con su fortuna, y muy pocos han sido los que, empujados, sea por la necesidad de dinero, o sea por el ansia de gloria, se sintieron inducidos a escribir la historia de su vida.

Otro obstáculo ha sido la dificultad de determinar quién fue pirata y quién no lo fue. De una manera general se logró resolver este problema; pero existen algunos casos límites que desafían toda definición. Webster define al pirata como *ladrón de alta mar; aquel que recurriendo a la franca violencia, se apodera en alta mar de los bienes de otra persona; particularmente aquel que adopte el hábito de cruzar con propósito de robo y de saqueo; asimismo aquel que robe en un puerto*. Bajo tal punto de vista, resulta difícil determinar, por ejemplo, si Francis Drake ha sido pirata o no. Un español del siglo XVI habría contestado con una afirmación categórica, y hasta el inglés más patriota se ve obligado a admitir que los primeros viajes a América del héroe de la época de Isabel han sido pura piratería, aunque la mayor parte de sus expediciones marítimas fueran emprendidas por Drake, directa o indirectamente, en cumplimiento de una comisión emanada de la corona. Otros marinos célebres han imitado su ejemplo, aun cuando sus designaciones llevasen el sello de esos Estados que todavía no habían nacido o que ignoraban hasta la existencia del portador.

En general, los corsarios de esta especie deben quedar excluídos de la categoría estricta de los piratas, salvo cuando se hayan extralimitado con respecto a los términos de sus muy liberales comisiones.

Resulta imposible atestiguar mi gratitud a todos cuantos han contribuído con su ayuda o con sugestiones a la composición del presente libro. Doy las gracias al señor Oscar Lundberg de Upsala, quien me hizo conocer a varios piratas nórdicos; al señor L. C. Vrijman de la Haya, quien me permitió compulsar gran número de documentos relativos a los piratas holandeses y a los bucaneros, nuevos para mí; al señor Lubbock, por su autorización para reproducir partes del diario, hasta ahora inédito, de Eduardo de Barlow, el cual describe las actividades del capitán Kidd en el Mar Rojo y en el Océano Índico; en fin, al comodoro John Creswell por la molestia que se diera trazando el Viaje del capitán Bartolomeo Sharp por el Pacífico según

el diario original del capitán John Cox, uno de los compañeros de Sharp: primer mapa fidedigno que indica el itinerario de los bucaneros durante el que tal vez fuese el más apasionado —y pletórico de incidentes— de todos los viajes.

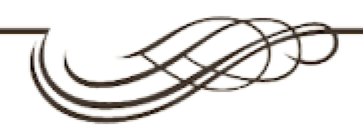
También deseo expresar mi agradecimiento al señor G. E. Manwaring y a los demás oficiales de la *London Library*, quienes me han prestado una ayuda inapreciable; a la señorita Olivia Hawkshaw por su traducción de diversos libros noruegos y suecos; al señor Frank Maggs por sus investigaciones sobre publicaciones y manuscritos raros que tratan de la piratería; al director del Times por su permiso de reproducir ciertos extractos interesantes; y a la señora Dulan y socios, por el de utilizar los materiales tomados de The pirate’s Who’s Who.

Y quiero reservar un sitio último, pero no por eso menos importante, para dar las gracias al señor Milton Waldman por haber tenido la amabilidad de leer mi manuscrito y de contribuir con muchas sugestiones valiosas.


LIBRO PRIMERO

Capítulo I

EL RESCATE DE CÉSAR



La piratería, al igual que el homicidio, constituye una de las ramas de la actividad humana cuyas huellas aparecen en los tiempos más remotos de la historia. Los hechos con los que tropezamos en aquellas épocas coinciden con las primeras alusiones a los viajes y al comercio. Puede darse por seguro que muy poco tiempo después de que los hombres comenzaron a transportar mercancías de un sitio a otro, se ha visto surgir a algunos que se beneficiaron interceptando estos bienes durante el trayecto de los mismos.

El comercio suele seguir de cerca a la implantación del pabellón; y el saqueo, en tierra firme o en el mar, sigue al comercio. *Tan seguramente como vemos multiplicarse las arañas allí donde hay huecos y hendeduras* —escribe el capitán Enrique Keppel, gran cazador de piratas orientales del siglo XIX—, *presenciamos también brotes de piratas en todas partes donde existe un hormigueo de islas que ofrecen ensenadas, playas, puntas, rocas, arrecifes; en suma, facilidades para acechar, sorprender, atacar y escapar*.

En todos los mares del globo y durante todas las épocas, la piratería ha pasado por ciertos ciclos bien definidos. Al principio, algunos individuos pertenecientes a las poblaciones ribereñas más pobres, se reúnen en grupos aislados, cada uno poseyendo uno o varios navíos; así organizados, atacan a

los más débiles de los buques mercantes. Su condición es la de gente proscrita a la que todo hombre respetuoso de la Ley tiene el deber de matar en el momento de descubrirla. Después viene el período de la organización perfeccionada, los más fuertes piratas absorbiendo a los más débiles o bien obligándolos a renunciar a su oficio. Estas grandes organizaciones se desarrollan en grado tal que ningún convoy de mercantes, incluso el más poderosamente armado, se encuentra al abrigo de sus ataques. Tal era el nivel alcanzado por la piratería en la era de los corsarios berberiscos; en la de Morgan y de sus bucaneros; y en la de los marinos del Wild West, a comienzos del reinado de Isabel. Contra aquellos piratas resultaba vano todo intento de resistencia colectiva, e impotente toda autoridad.

La siguiente fase de desarrollo se caracteriza por un fenómeno novel: la organización de los piratas, habiendo alcanzado virtualmente la constitución de un Estado independiente, se ve ahora en condiciones de firmar alianzas, provechosas para ambas partes, con otros estados contra sus mutuos enemigos. Lo que había sido piratería se convierte entonces, temporalmente, en guerra, y en esta guerra, los buques de un beligerante son piratas para el otro, recibiendo el trato correspondiente. Fue en el transcurso de estos períodos cuando surgieron de la sombra hombres tales como el temible Kair-ed-din, mejor conocido bajo el nombre de *Barbarroja*, quien llevó la Media Luna hasta los puertos más fortificados del Mediterráneo, ganando incluso una victoria contra la armada de la España imperial; como los geniales marinos de Cornualles, quienes, durante un período tan breve como resplandeciente, escribieron los Anales de la Piratería en verso, en vez de prosa; o como los *geusen marítimos* de Lemarck y los navegantes de la Roquela, de Condé, los cuales hicieron la guerra al Estado y a la Iglesia en nombre de la Libertad y la Reforma. Finalmente, la victoria de uno de los partidos suele quebrantar, de una manera general, la organización naval del otro. Así, vemos a Don Juan de Austria rechazar y quemar las flotas del Islam en los pasos de Lepanto. Los elementos del partido vencido vuelven entonces a la condición de pandillas de proscritos, hasta que el partido vencedor llegue a ser lo suficientemente fuerte para relegarlos definitivamente al rango de donde habían salido, o sea, al de furtivos vagabundos del mar.

La piratería, en sus momentos de esplendor, pasa al primer plano de la historia; pero aún durante sus períodos de decadencia, se distingue por un poderío de fascinación muy peculiar, sin hablar de la atracción que sobre las imaginaciones ejerce el crimen en cuanto tal. Nos enfrentamos aquí a un crimen realmente único en su género, y que exige a sus adeptos algo más que osadía, astucia o destreza en el manejo de las armas.

El pirata jefe había de saber maniobrar su buque (a menudo, al comenzar aquél su carrera, una nave impropia para la navegación, hasta que lograba robar alguna mejor) tanto en la tempestad como en el combate; guiado, pese a averías, hacia un puerto de refugio; dominar su tripulación bribona e indisciplinada en medio de enfermedades y de descontento; y desplegar el arte de diplomático, asegurándose en tierra firme un mercado sólido para la venta de las mercancías robadas. Los hombres de ese temple son raros, y hasta escasos son los oficios respetables que pueden ufanarse de poseer personalidades tan destacadas como las que se nos presentan en la cúspide del árbol de la piratería.

Aun cuando se descarte a los aventureros de carácter semilegal, tales como Drake, Morgan o Barbarroja, vemos en la capilla, reservada a los piratas en el Templo de la Fama, a más de un héroe notable, que en vida ha sido considerado con razón como un criminal perdido irremisiblemente.

Fue una raza extraña, y es, tal vez aún más en sus extrañezas que en sus hazañas, donde debe buscarse el secreto de su fascinación. Por lo que a la salvación eterna se refiere, es curioso ver cuántos de entre ellos han cometido los más horribles actos de su vida, creyendo firmemente que les serían tomados en cuenta en el otro mundo. Fue la preocupación por su alma la que inspiró al capitán Roberts, el cual llevaba siempre, durante una expedición, *un chaleco y calzones de rico damasco, así como una cadena de oro suspendida del cuello y de la que colgaba una gran cruz de diamantes*, llevándole al extremo de imponer a bordo una estricta abstinencia de alcohol y el respeto absoluto de las mujeres. La misma preocupación por la salvación de su alma indujo al capitán Daniel a apoderarse de un sacerdote para que celebrara misa a bordo de su buque, y a acuchillar a un hombre de su tripulación por haber hecho una observación obscena durante el servicio divino. Y parece probable que no haya existido

jamás utopista más notable que aquel capitán Mison que cincuenta años antes de la Revolución Francesa proclamara, en medio de torrentes de elocuencia inflamada, una república de piratas, consagrada a la Libertad, la Igualdad, y la Fraternidad. El cautivo que, por escrúpulos de conciencia, rehusaba escaparse de manos del amo que había sido vendido considerando como engaño obrar así frente a un hombre que había pagado su esclavo con moneda sonante; o aquel capitán cuáquero que se negaba a recurrir a la violencia contra los corsarios, acabando por dominarlos, tal vez estén más cerca de la mentalidad pirata que un Blackbeard o un Kidd.

La historia de la piratería no es, pues, tan sólo una crónica espantosa de violaciones de la Ley, algo más que una serie de relatos románticos, en los que por turno representan su papel, el oro, la lucha y la aventura; tiene a pesar de todo, su lado divertido, su ciencia extraña, sus incidentes grotescos; en suma, refleja lo extravagante en la naturaleza humana. Acompañando al capitán Sharp en el viaje más asombroso que jamás haya sido hecho por un pirata, vemos a uno de sus prisioneros, un noble español, combatir la monotonía de la vida a bordo, contando historias en las que aparecían personajes tales como cierto sacerdote que, habiendo bajado a tierra en el Perú, posaba tranquilamente ante los ojos maravillados de diez mil indios, su crucifijo sobre el lomo de dos rugientes leones, los cuales *se sentaron en seguida y le adoraron*, abandonando luego el lugar a dos tigres deseosos de imitar su ejemplo. Compartimos los terrores de Ludolfo de Cucham quien escribió en 1350 un catálogo de los peligros atribuidos a los monstruos acuáticos, y particularmente al puerco marino, *animal que acostumbra a emerger junto a las naves y a mendigar… Si el marino le tira un poco de pan, el monstruo se aleja; y en caso de que no quiera alejarse, entonces la vista del rostro furioso de un hombre encolerizado basta para ahuyentarlo. Si el marino tiene miedo, debe guardarse de mostrarlo: Debe mirarlo con aire altivo y severo y no dejar traslucir su susto, porque de lo contrario el monstruo no huirá, sino que morderá, destrozando el navío*. Y si bien no podemos menos de sentir profunda aflicción ante los relatos de los sufrimientos infligidos a los cristianos caídos en cautiverio, nos alegramos, en cambio, porque esto ofreciera al buen San Vicente de Paul la oportunidad de estudiar la alquimia, ciencia que le sería tan útil en lo

sucesivo; y simpatizamos con sir Jeffery Hudson, el enano batallador de Carlos I, que se quejaba de que los trabajos forzados del cautiverio le hubieran hecho crecer de un pie y seis pulgadas a más de tres pies.

Tampoco carece de humorismo el célebre rapto llevado a cabo por piratas del Mar Egeo, el año 78 antes de nuestra era, y que, si hubiese terminado de una manera un poco distinta, habría podido cambiar totalmente el curso de la historia del mundo.

En aquel año, cierto joven aristócrata romano, envuelto en turbulentas riñas familiares, y expulsado de Italia por el dictador Sila porque se había adherido al partido de Mario, rival desterrado de aquél, navegaba hacia la isla de Rodas. Siendo un joven lleno de ambición y no teniendo nada mejor que hacer mientras la estancia en Roma le quedase prohibida, había decidido emplear el tiempo perfeccionándose en un arte en que, según los dichos de sus preceptores, estaba lejos de brillar: el de la elocuencia. Con tal objeto acababa de inscribirse en la academia del afamado profesor Apolonio Molo.

Mientras el buque costeaba la isla de Farmacusa, a la altura de las rocosas riberas de Caria, viéronse de pronto algunas embarcaciones de forma larga y baja, que se aproximaban rápidamente. El barco romano era lento y como, además, se calmaba la brisa, toda esperanza de escapar a los piratas se desvanecía ante la velocidad de aquellas naves de largos remos movidos por vigorosos brazos de esclavos. Arriando su pequeña vela auxiliar, el buque esperó el abordaje de las canoas de punta afilada, y poco tiempo después, su puente se cubrió de una turba de gente morena.

El jefe de los piratas lanzó una mirada circular sobre los grupos de asustados pasajeros; inmediatamente, su vista fue herida por el espectáculo de un joven aristócrata, vestido elegantemente según la última moda de Roma, y que sentado en medio de sus servidores y esclavos, se entregaba a la lectura. Yendo derecho a él, el pirata le preguntó quién era; pero el joven, habiéndole lanzado una mirada desdeñosa, continuó leyendo. El pirata, enfurecido, se dirigió entonces a uno de los compañeros del noble romano, su médico Cina, el cual le reveló el nombre de su prisionero: era Cayo Julio César. Se planteó la cuestión del rescate. El pirata deseaba saber la suma que César aceptaba pagar por recobrar su propia libertad y la de sus criados.

Como el romano no se dignó siquiera contestar, el capitán se volvió hacia su ayudante, pidiéndole su opinión acerca del valor que representaba el grupo. Este experto, después de examinarlo detenidamente uno por uno, estimó que diez talentos representarían una suma razonable.

El capitán, irritado por el aire superior del joven aristócrata, le cortó la palabra, diciendo:

—Pues bien, voy a doblarla. Veinte talentos: éste es mi precio.

Esta vez, César abrió la boca. Frunciendo el ceño, declaró:

—¿Veinte? Si conocieses tu oficio, te darías cuenta de que valgo cuando menos cincuenta.

El pirata se sobresaltó. No acostumbraba ver a un prisionero que se creía lo bastante importante para pagar de buen grado un rescate de cerca de doce mil libras en vez de las tres mil pedidas. Sin embargo, le cogió la palabra al joven romano; después le hizo arrojar a una de las embarcaciones junto con los demás cautivos, a fin de que esperase en la guarida de los piratas el regreso de los negociadores enviados a reunir el rescate.

César y sus compañeros fueron alojados en algunas chozas de una aldea ocupada por los piratas. El joven romano pasaba el tiempo entregándose cada día a ejercicios físicos: corría, saltaba, lanzaba piedras gruesas, compitiendo a menudo con sus raptores. En sus horas menos activas, escribía poemas o bien componía discursos. Caída la noche, se reunía frecuentemente con los piratas en torno al fuego, ensayando con ellos el efecto de sus versos o de su elocuencia. Los piratas, según nos es relatado, tenían una opinión muy desfavorable de unos y otra, y se la manifestaban con un candor desprovisto de delicadeza. Hay que pensar que su gusto literario era mediocre o que los versos de César, hoy perdidos, no alcanzaban el nivel artístico de la prosa que escribiera después.

Debía ser una vida extraña para el joven descrito por Sila como *un muchacho con faldas*.

Todos los testigos concuerdan, sin embargo, en declarar que ocultaba, por debajo de sus múltiples afectaciones, un espíritu resuelto e intrépido.

Como auténtico romano, no solamente despreciaba a sus aprehensores por sus modales groseros y su falta de educación, sino que les reprochaba sus defectos. Y tuvo un placer maligno en describirles lo que les sucedería

si alguna vez la pandilla cayese entre sus manos, prometiéndoles solamente que les haría crucificar a todos. Los piratas, más que enfurecidos ante sus amenazas, regocijados por sus maneras afeminadas, le miraban con una especie de respetuosa condescendencia, considerando la promesa de una crucifixión como una estupenda broma. Cierta noche en que, según su costumbre, se habían quedado hasta horas avanzadas en torno al fuego, bebiendo y manifestando en forma ruidosa, aunque poco musicalmente, su animación, su embarazoso prisionero mandó a uno de sus criados a notificar al capitán su deseo de que hiciera callar a sus hombres que estorbaban su reposo. Su demanda fue respetada: el jefe ordenó a su tripulación que cesara el alboroto.

Por fin, al cabo de treinta y ocho días, regresaron los negociadores trayendo la noticia de que el rescate de cincuenta talentos acababa de ser depositado en manos del legado Valerio Torcuato, y César con sus compañeros fueron embarcados a bordo de un buque y enviados a Mileto. El reunir una suma tan considerable había tomado un tiempo más largo de lo que se creía, pues Sila, después de haber desterrado a César, había confiscado todos sus bienes y también los de su esposa Cornelia. En tales circunstancias, el joven habría hecho mejor en darse un poco menos de importancia.

A la llegada a Mileto, el rescate fue entregado a los piratas, y César bajó a tierra deseoso de poner en ejecución el plan decidido. Pidió prestado a Valerio cuatro galeras de guerra y quinientos soldados, y se puso en marcha hacia Farmacusa. Al llegar allí tarde en la noche, encontró, como había esperado, toda la pandilla ocupada en celebrar su buena fortuna con una orgía de vituallas y bebida. Sorprendidos de improviso, los piratas no pudieron oponer ninguna resistencia y tuvieron que entregarse, salvo unos pocos que lograron huir. César había hecho cerca de trescientos cincuenta prisioneros, teniendo además la satisfacción de recuperar sus cincuenta talentos. Después de embarcar a sus antiguos anfitriones en las galeras, hizo echar a pique en aguas profundas todos los navíos de los piratas; luego alzó velas dirigiéndose hacia Pérgamo, donde Junio, pretor de la provincia de Asia Menor, tenía su cuartel general.

Llegado a Pérgamo, César encerró a sus prisioneros en una fortaleza bien guardada y se fue a hablar con el pretor. Supo entonces que este funcionario, la única autoridad que tenía derecho a infligir la pena capital, se encontraba libre de servicio. César salió en su busca y habiéndose reunido con él, le contó someramente lo que le había sucedido; añadiendo que había dejado en Pérgamo, bajo buena custodia, a toda la banda con el botín, y que pedía a Junio una carta autorizando al gobernador interino de Pérgamo para ejecutar a los piratas o por lo menos a sus jefes.

Pero Junio no aprobaba tal intención. No le gustaba aquel joven autoritario que trastornaba de una manera tan inesperada la tranquilidad de su gira pretoriana, y que suponía que bastaba con que mandase, para que el gobernador general de Asia Menor se apresurara a obedecer. Había, además, otras consideraciones. El sistema según el cual los mercaderes pagaban tributo a los piratas a cambio de su inmunidad, tenía el carácter sagrado de una vieja costumbre que después de todo no funcionaba tan mal. Si Junio accediese a los deseos de César, los sucesores de los piratas, extranjeros a no dudar, se mostrarían más rapaces de lo que habían sido los ejecutados. Y además, ¿no era hecho admitido el que los funcionarios del grado del pretor, estacionado lejos de Roma en los puestos avanzados del Imperio, estuviesen allí no solamente para servir el Estado, sino también para sacar de su función algún beneficio en previsión del día en que habrían de retirarse a la vida civil en Roma? Aquella pandilla de piratas era rica y podía esperarse que manifestaría de manera conveniente su gratitud hacia el gobernador si éste ejerciese su prerrogativa de clemencia, devolviéndoles la libertad.

Pero habría tomado demasiado tiempo explicar todos esos complejos asuntos de Estado, a un joven que además le era tan antipático, y con quien una conversación parecía imposible. Conque prometió a César que se ocuparía del asunto a su regreso a Pérgamo, y que le informaría luego de su decisión.

César comprendió. Saludó al gobernador, se retiró y, forzando a los caballos, cumplió en un solo día el viaje de vuelta a Pérgamo. Sin cambiar los acontecimientos por autoridad propia (es probable que la nueva situación en Roma fuera ignorada en las provincias), hizo ejecutar en la

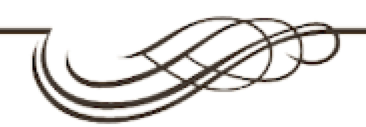
prisión a los piratas, reservando a los treinta principales para la suerte que les había prometido. Cuando los cabecillas aparecieron ante él cargados de cadenas, César les recordó su promesa, pero añadió que queriendo mostrarse agradecido por las bondades que tuvieron para con él, iba a concederles un supremo favor: antes de ser crucificados, mandaría degollarlos.

Arreglado el asunto, César prosiguió su viaje y entró, tal como lo había deseado, a la excelente escuela de arte oratorio de Apolonio Molo.

Sería absurdo, por supuesto, pretender que todos los piratas hubieran sido héroes o humoristas, y que su exterminación no haya constituido un beneficio para la humanidad. Sus virtudes son más fáciles de apreciar ahora que han muerto que cuando estaban en vida; la mayor parte de ellos, a excepción de los más grandes, han sido unos pequeños canallas, más ávidos de atacar a mujeres que a hombres, y que preferían el engaño al combate. Mil seiscientos años después del asunto del rescate de César, otro prisionero ilustre que había caído entre sus manos, fue tratado con crueldad tal que faltaba poco para que el mundo perdiera a uno de sus más grandes genios literarios: a Miguel de Cervantes. Otros miles de hombres de menor importancia han sido enviados a pudrirse en las galeras, donde morían degollados por una pequeñez. Mas después de todo, los piratas fueron hombres (aunque, según verá el lector, a veces han sido mujeres), y, como tales revelan la infinita variedad de lo que llamamos la naturaleza humana. La historia de los piratas tal vez sea una historia de hombres perversos; pero no por eso es menos una historia de hombres.

CAPÍTULO II

LOS BARBARROJA



El gran período de la piratería moderna, nacida en épocas indeterminadas de la Edad Media, llegó a su apogeo durante los siglos XVI y XVII, y no concluyó sino hace apenas cien años, después de un esfuerzo concertado de las naciones. Tuvo por centro de acción la cuenca del Mediterráneo, y sus protagonistas fueron los ribereños de la costa berberisca, litoral que se extiende desde las fronteras de Egipto hasta las Columnas de Hércules. El nombre de berberiscos procede de ciertas tribus pobladoras de aquellas regiones, los berberos.

La práctica de la piratería languideció después de la caída de Roma, dejando de ser un factor importante en la vida de los pueblos costeños del Mediterráneo por la razón fundamental de que no había, durante un espacio de tiempo de casi mil años, sino muy poco tráfico marítimo que prometiese algún botín. Más tarde, cuando las cruzadas, seguidas por las empresas de los venecianos y genoveses, hubieron resucitado las antiguas glorias del comercio con Oriente, volvió también aquella tentación familiar, y veíase entonces a hombres morenos, vestidos con turbantes y trajes largos, y montados sobre embarcaciones de remo, surcar las aguas entre las costas de tierra firme y las innumerables islas, acechando las suntuosas galeras de alta

construcción, de las regias ciudades italianas. La amenaza que representaban estos bandidos no era todavía realmente temible: aún no se había desarrollado ninguna gran potencia que hubiese podido protegerlos, y la vigilancia combinada de los estados mediterráneos bastó, durante varios siglos, para tenerlos en jaque. De suceder las cosas de manera distinta, el Renacimiento se habría visto retardado quién sabe por cuánto tiempo, si es que hubiera podido producirse en forma alguna. Todavía los turcos no habían tomado Constantinopla, ni extendido su dominación hasta el África septentrional. Venecia, Génova, Francia y la España de los moros, junto con los caballeros hospitalarios de San Juan, establecidos en Jerusalén, sucesores de los cruzados y enemigos hereditarios de Mahoma, resultaban lo suficientemente fuertes para proteger sus barcos contra las partidas aisladas de los *espumadores del mar*.

El más vigoroso de los esfuerzos de la primera hora, encaminados a suprimir los corsarios berberiscos, fue realizado en 1390, año en que los genoveses, exasperados por una serie de pérdidas navales, agruparon *gran número de señores, caballeros y gentilhombres de Francia e Inglaterra* y se hicieron a la mar en un intento de atacar a los africanos en su guarida del puerto de Metredia, situado sobre la costa tunecina.

El cuerpo expedicionario inglés era mandado por Enrique de Lancaster, el futuro rey Enrique IV. El embate del desembarco fue aguantado por sus arqueros cuyas vigorosas descargas, lo mismo que en Crecy y en Poitiers, rompiendo la resistencia del enemigo en la playa, lo rechazaron hacia su fortaleza. Los invasores se instalaron entonces, dando comienzo uno de aquellos largos y monótonos sitios que caracterizan el arte de la guerra en la Edad Media. Carentes de artillería eficaz y encontrándose en número insuficiente para intentar un asalto, las fuerzas cristianas se acamparon en torno a la ciudad esperando la rendición de los sitiados. Pero la enfermedad las debilitó aún más rápidamente que a los defensores, los diezmaba el hambre: al cabo de dos meses, se soldó una paz, y los europeos volvieron a su casa. Pero aunque los piratas no habían sido exterminados, por lo menos se logró que durante algún tiempo se mostrasen menos audaces en sus expediciones.

En 1492, fecha capital en la historia moderna, la situación cambió bruscamente. La España de Fernando e Isabel arrebató a los moros el dominio de la Península Ibérica, expulsándolos hacia más allá del estrecho de Gibraltar después de siete siglos de residencia en Europa. Las consecuencias para la vida social y política del África septentrional fueron inmediatas y profundas. Un país apenas capaz de mantener algunos humildes mercaderes, labriegos y artesanos se vio invadido bruscamente por varios cientos de miles de hombres orgullosos, civilizados y belicosos, sin ninguna posibilidad de empleo, pero llenos de ambición y ardiendo en deseos de venganza.

Fue tanto el deseo de vengar el ultraje que les había sido infligido, como la voluntad de encontrar una compensación a los bienes perdidos, lo que empujó a los moros a una implacable hostilidad hacia España; hostilidad que acabó por constituir uno de los elementos de la nueva guerra santa de sus correligionarios contra la cristiandad occidental. En un principio, los desterrados tuvieron ciertas ventajas al emprender sus incursiones sobre el comercio rápidamente desarrollado del recién nacido Imperio español. Su idioma, sus hábitos mercantiles, les eran familiares, y poseían fuentes ilimitadas de información en las personas de sus compatriotas dejados en el continente. De aliados de las potencias que ejercían la policía en el Mediterráneo, habían pasado a enemigos de esta federación, la cual, de la noche a la mañana, se encontró muy debilitada, en tanto que el mismo acontecimiento fortalecía en grado sumo al enemigo. En la época de la expulsión, el mar era para los musulmanes un elemento poco familiar; y la navegación, un arte que todavía les quedaba por aprender. Muchos de ellos sentían un horror supersticioso ante las aguas profundas, exactamente como la mayor parte de los antiguos griegos. Cuéntase que después de la conquista de Egipto por los árabes, el gran califa Omar escribió a su general en jefe preguntándole a qué cosa se parecía ese mar de que tanto le hablaban. En su respuesta, el militar lo describía como *una bestia enorme, sobre la que corren algunas tribus estúpidas como gusanos a lo largo de una viga*. Sobre lo cual el califa publicó un edicto prohibiendo a los musulmanes aventurarse en un elemento tan peligroso sin su expresa autorización.

Todo el carácter de la piratería mediterránea cambió casi de una noche a otra. La nueva raza de corsarios construyó navíos más grandes y más rápidos, completando el remo con la vela, y modificó la estructura de la tripulación, aumentando el número de prisioneros disponibles para las galeras con los esclavos capturados durante las incursiones contra sus vecinos en el interior de África, y reservando los combatientes adiestrados para sus compañías de abordaje. Dándose cuenta de que la piratería constituía tanto una rama del comercio como de la navegación, pusieron en práctica un sistema inteligente que les aseguraba, mediante el pago de la presa (en general el 10% del botín) a los jefes indígenas de la costa, una protección para sí mismos y salidas para sus mercancías. A cambio de estos pagos, el jeque se comprometía a proteger a sus socios contra cualquier enemigo y a poner a su disposición un mercado libre para el producto de sus expediciones.

El año 1504 marca la primera incursión en gran escala bajo el nuevo orden. Esta incursión sublevó en toda la cristiandad una alarma no menos grande que el avance de los turcos por el valle del Danubio.

El Papa Julio II había enviado dos de sus más grandes galeras de guerra, poderosamente armadas, con la misión de escoltar un envío de valiosas mercancías de Génova a Civitavecchia. El buque que iba a la cabeza navegando varias millas delante y fuera de vista del otro, costeaba la isla de Elba cuando de pronto vio aparecer una galeota. No teniendo motivo para sospechas, prosiguió su ruta con toda tranquilidad. El capitán, Paolo Víctor, en efecto, no tenía por qué temer la presencia de piratas en aquellos parajes; los corsarios berberiscos no habían visitado el Mar Tirreno desde hacía muchos años, y de cualquier modo no solían atacar sino barcos pequeños. Pero bruscamente, la galeota abordó, y el italiano vio que su puente hormigueaba de turbantes. Sin que se oyese un grito y aun antes que la galera tuviese tiempo para defenderse, una lluvia de flechas y otros proyectiles se abatió sobre el puente obstruido de mercancías, y algunos instantes más tarde los moros se lanzaban al abordaje, conducidos por un jefe rechoncho, distinguido por una barba de un rojo llameante. En un abrir y cerrar de ojos, la galera estaba capturada, y los sobrevivientes de la tripulación se veían empujados como ganado al fondo de la bodega.

Entonces, el capitán de los barbas rojas puso en ejecución la segunda parte de su programa, que consistía nada menos que en la captura de la otra galera papal. Algunos de sus oficiales opusieron objeciones a esta tentativa considerándola demasiado arriesgada, dadas las circunstancias: la tarea de guardar la presa tomada parecía suficiente, sin que hubiera necesidad de complicarla con otra más. Con ademán imperioso, el jefe les impuso silencio; ya tenía combinado un plan para valerse de su primera victoria como medio de ganar una segunda. Hizo desnudarse a los prisioneros y disfrazó con sus ropas a sus propios hombres, los cuales colocó en puestos muy visibles de la galera; después tomó la galeota al remolque, haciendo creer a los marinos del otro buque papal que sus compañeros habían hecho una presa.

El simple ardid tuvo pleno éxito. Los dos barcos se aproximaron uno a otro; la tripulación del segundo se precipitó al abordo para ver lo que había sucedido. Otra granizada de flechas y piedras; otro destacamento de abordaje, y al cabo de algunos minutos, los marinos cristianos se hallaban encadenados a sus propios remos, reemplazando a los esclavos puestos en libertad. Dos horas después de ese original encuentro, la galeota y sus víctimas se dirigían a Túnez.

Aquello fue la primera aparición de Arudj, el mayor de los dos hermanos Barbarroja, en un escenario, cuyos actores más distinguidos habían de ser él y su familia durante una larga generación. Arudj era hijo de un alfarero griego de religión cristiana, que se había establecido en Mitilene después de la conquista de esta isla por los turcos. Adolescente, se había hecho musulmán por voluntad propia, alistándose a bordo de un barco pirata turco y obteniendo pronto un mando en el Mar Egeo. No era de alta estatura, pero bien formado y robusto. Tenía los cabellos y la barba de un rojo chillón, los ojos vivos y brillantes, una nariz aquilina o romana, y una tez entre morena y blanca.

Pero no era en calidad de vasallo del gran sultán como Arudj aparecía de una manera tan inesperada en el Mediterráneo occidental, sino como aventurero independiente. Cierto día se había emancipado en el Mar Egeo, persuadiendo a su tripulación a que repudiase el juramento prestado a la Puerta y a abrazar, bajo sus órdenes, una carrera que les permitiera escapar

a la vez a la autoridad vejatoria y a la rapacidad de los capitalistas de Constantinopla.

Sin embargo, le faltaba un apoyo; algún puerto de refugio en casos de tempestad, y un mercado accesible, condición necesaria, cuando no esencial. Así, pues, Arudj se dirigió hacia Túnez y firmó un convenio satisfactorio con el rey de aquella ciudad, el cual se comprometió a proporcionarle las apetecidas comodidades a cambio de un veinte por ciento del botín; fracción que fue reducida a la mitad, cuando los filibusteros se vieron lo suficientemente fuertes para dictar sus condiciones.

Las sensacionales hazañas de Arudj, que culminaron con la captura de las galeras papales, atrajeron hacia él a todos los aventureros del litoral sur y este del Mediterráneo, sin contar un gran número de renegados de diversos países. Su ascendiente fue tan grande como la influencia ejercida por Drake sobre la juventud de Inglaterra en la segunda mitad del mismo siglo. No tardaron en surgir imitadores, y pronto el Mediterráneo se encontró infestado, de un extremo a otro, de compañías piratas originarias de los puertos berberiscos.

La tasa de los seguros marítimos se hizo prohibitiva y el tráfico en algunas rutas se detuvo prácticamente. Fernando de Aragón, ahora reconocido jefe de la cristiandad, y en su calidad de soberano de la potencia naval más grande del mundo, la mayor víctima de los piratas, asumió la responsabilidad de domar a los antiguos amos de España. Bloqueó, a la cabeza de una poderosa armada, la costa africana, y al cabo de dos años, 1509-1510, logró reducir Orán, Bujía y Argel, en aquel entonces las tres principales fortalezas de los corsarios. Al firmar la paz, los argelinos aceptaron pagar al rey católico, como garantía de su futura buena conducta, un tributo anual, y Fernando tuvo cuidado de robustecer tal garantía construyendo una sólida fortaleza en la isla del Peñón, frente al puerto de Argel.

Mientras vivía Fernando, los piratas fueron tenidos en jaque hasta cierto punto, y dos tentativas de reconquistar Bujía, emprendidas por aquéllos en 1512 y en 1515, sufrieron un rotundo fracaso; la primera le costó a Arudj un brazo, que le fue arrancado por el proyectil de un arcabuz. Muerto el rey de España en 1516, los argelinos se sublevaron, invitando a Selim-ed-Teumi,

un árabe de Blida, a encabezar el alzamiento. Selim aceptó y a poco tiempo, comenzó el bloqueo del Peñón.

Ante la insuficiencia de sus propios recursos, Selim envió una embajada a Arudj, que dos años antes había arrebatado Jijil a los genoveses, solicitando su ayuda. Arudj accedió a su deseo y marchó inmediatamente sobre Argel a la cabeza de un ejército de cinco mil hombres. Su hermano, el temible Kair-ed-din, que pronto le sucedería superando su fama, seguía con la flota. Apenas llegado, Arudj, impresionado tal vez por la dificultad de una soberanía dividida, estranguló a Selim con su propia mano, haciéndose así dueño de la plaza y convirtiéndose, nominalmente, en vasallo del sultán de Turquía.

La reducida guarnición española del Peñón continuó sosteniéndose, y el jefe de los piratas no logró nada contra ella. España, por otra parte, no pudo enviar socorro alguno a sus tropas. Una armada enviada en 1517 por el regente cardenal Jiménez, bajo el mando de Don Diego de Vera, fue derrotada; los moros pusieron en fuga a siete mil veteranos españoles, en tanto que la escuadra se hundió destrozada por una tormenta. Fue solamente en 1529 cuando cayó aquella fortaleza.

Mientras tanto, Arudj Barbarroja consolidaba su posición. A poco tiempo, todo el territorio que constituye hoy el departamento de Argel, quedaba incluido en su reino. Después, comenzó a someter las vecinas provincias de Túnez y de Tilimsan. Su autoridad les pareció a los argelinos todavía más dura que la de su predecesor y se rebelaron de nuevo en 1518, llamando esta vez a los españoles. El emperador Carlos V, alarmado ante la extensión que alcanzaba el poderío del jefe de los corsarios, aprovechó la feliz ocasión, enviando, con objeto de aniquilarle, una selecta fuerza de diez mil veteranos. Arudj fue sorprendido en Tilimsan en el momento en que no tenía más que una pequeña tropa de mil quinientos hombres. Recogiendo sus tesoros, salió precipitadamente en un intento de llegar a tiempo a Argel, perseguido de cerca por los españoles bajo el mando del marqués de Comares, gobernador de Orán. La caza se hizo ardorosa. Arudj, esperando distraer a su enemigo, dejó tras sí una pista de oro y de alhajas, asemejándose al pretendiente de Atalanta. El implacable español no se preocupó de recogerlos, sino que empujó hacia adelante, alcanzando a los

musulmanes en el momento en que cruzaban el Río Salado. El mismo Arudj llegó sin incidente a la orilla opuesta, mas viendo que su retaguardia estaba cercada, cruzó de nuevo el río, sin vacilar, y tomó parte en el combate. Finalmente todo el ejército moro pereció en la matanza y con él su comandante manco de las barbas rojas.

El ver perpetuarse los genios en los clanes de piratas, es cosa no menos rara que en cualquier otra familia, dedicada a oficios más sedentarios. Arudj era un genio peculiar, el primero de una poderosa tribu islamita. Pero Jizr, su hermano menor, conocido entre los musulmanes bajo el nombre de Kair-ed-din y entre los cristianos bajo el de Barbarroja, se reveló, después de la muerte de Arudj, como un genio superior a éste. Añadía a la audacia y ciencia militar del difunto, una prudencia de hombre de estado, que le elevaron de la condición precaria de jefe de bandidos a los puestos y dignidades más altos del Islam.

Conviene anotar aquí lo inevitable de la repetición de los nombres musulmanes. El motivo de tal repetición en el caso de Barbarroja es evidente. Pero sucede también con frecuencia que un hombre no es conocido sino por el título que lleva habitualmente. Así, todos los jefes corsarios eran designados bajo el nombre de *Reis*, palabra que significa sencillamente *capitán*. No menos de tres de las grandes figuras del siglo siguiente llevaban el nombre *Murad*. Se ve, pues, que el de *Murad Reis* debe producir en los anales de la piratería berberisca una impresión tan exótica como el capitán Jones en las nóminas de la marina de guerra británica.

La apariencia de Kair-ed-din era aún más sorprendente que la de su hermano. *Su estatura era imponente, su porte majestuoso; tenía el cuerpo bien proporcionado, robusto y muy velludo, y llevaba una barba en extremo hirsuta; sus cejas y sus pestañas eran notablemente largas y espesas; sus cabellos, antes de encanecer, mostraban un matiz de castaño pálido …*

Después que hubo heredado el nombre y los dominios de su hermano, lo primero que hizo Kair-ed-din fue enviar una embajada a Constantinopla, haciendo ofrecimiento solemne al Gran Señor, de su nueva provincia de Argelia, como humilde vasallo del imperio otomano. El sultán, que acababa de conquistar el Egipto, se mostró encantado de poder añadir aquel

importante territorio a su nueva posesión, y aceptando el ofrecimiento de Kair-ed-din, le nombró *beglerbeg* o gobernador general de Argelia. El corsario acosado se aseguraba así el apoyo de uno de los más poderosos monarcas de la tierra, conservando al mismo tiempo, gracias a la distancia que le separaba de Constantinopla, una independencia que le permitía actuar prácticamente a su antojo. La primera ventaja substancial que le trajo su gesto fue tener a su disposición dos mil jenízaros de la guardia de corps de su nuevo soberano.

El nuevo virrey se puso a organizar el territorio con un sistema de alianzas con sus vecinos y con la conquista de aquellos que, desde su punto de vista, le parecían más importantes. Una por una, fueron arrebatadas a los españoles todas las ciudades adquiridas a tan alto precio por Fernando; hasta que finalmente sólo quedaba en manos del enemigo la fortaleza del Peñón, que dominaba el acceso al puerto de Argel. Al mismo tiempo, derrotaba unas tras otras, las fuerzas españolas encarnizadas en reconquistar sus posesiones. Así, rechazó en 1519 al almirante Don Hugo de Moncada quien trató de apoderarse de Argel con una armada de cincuenta buques de guerra y un ejército de veteranos.

Habiendo logrado de esta manera, y desde el primer día de su reinado, adueñarse de toda la costa al este y al oeste de Argel, sobre una extensión de muchas millas, Kair-ed-din, a la cabeza de una flota reconstituida, reasumió los ataques de su hermano contra la navegación y las ciudades cristianas. Esta vez ya no se trataba de un jefe aislado, sino del comandante de todo un grupo de escuadras que acababa de reunir en torno suyo la colección más formidable de grandes piratas, que jamás se había visto en el mundo: a Dragut, un musulmán de Rodas; a Sinan, el *Judío de Esmirna*, sospechoso de magia negra porque tomaba la estrella por medio de la ballesta; a Aidín, cristiano renegado, conocido entre los españoles bajo el nombre de *Terror del Diablo*, pero entre los franceses y turcos como *Terror de los Españoles*; y a muchos más.

Todos los años, al llegar la primavera y con ello el comienzo de la temporada de las incursiones, aquellos señores salían de Argel esparciéndose por el Mediterráneo occidental, pues su territorio de caza favorito eran las frecuentadas rutas a lo largo de la costa de España y de las

Islas Baleares, aunque ocasionalmente se aventurasen hasta más allá del estrecho de Gibraltar, interceptando alguna carabela española, a su viaje de vuelta de América a Cádiz.

Aquella práctica se estableció de una manera tan regular que se convirtió en costumbre, cuya monotonía sólo era interrumpida de cuando en cuando por algún asalto particularmente teatral o bien por un choque aún más espectacular con una escuadra de represalias españolas. En 1529, *Terror del Diablo* se hizo a la mar para una de aquellas expediciones de servicio en aguas de las Baleares. Después de haber hecho las habituales presas, incluyendo algunas embarcaciones y gran número de esclavos, recibió la información de que en Oliva, pequeño puerto de la costa valenciana, se encontraban algunos *moriscos*, es decir, esclavos moros, que ofrecían pagar una suma considerable al que facilitase su fuga de España.

Llegado a la altura de Oliva, *Terror del Diablo* embarcó la misma noche doscientas familias moriscas; luego tomó rumbo a la isla de Formentera. Apenas desaparecido el corsario, se presentó en aguas valencianas el general Portundo con ocho galeras españolas; el cual, al enterarse de lo sucedido se dirigió hacia las Baleares para dar caza al pirata. *Terror del Diablo*, encontrando dificultades en maniobrar su buque sobrecargado de refugiados, los bajó a tierra y se preparó para la desigual lucha.

Las galeras españolas se aproximaron; mas ¡cuál no sería la estupefacción de los argelinos cuando las vieron pasar sin disparar un solo cañonazo! El español se había abstenido de combatir, porque esperaba negociar un rescate de diez mil ducados con los dueños de los moriscos, devolviéndoselos ilesos, y temía ahogar a los fugitivos si soltase una bordada de su poderosa artillería sobre sus detentadores. Los corsarios, imputando la vacilación del adversario a la cobardía, pasaron inmediatamente a la ofensiva, y *remando con furia, saltaron sobre el enemigo como águilas, cercando las ocho galeras antes de que los aturdidos españoles se hubiesen dado cuenta de lo que sucedía*. En un abrir y cerrar de ojos el general Portundo caía muerto, siete galeras se habían entregado y la última huía a toda velocidad para ponerse en salvo en Ibiza, a algunas millas del teatro de la batalla.

Entonces, los corsarios reembarcaron a las doscientas familias que desde la orilla habían presenciado con ansiedad cada fase de la lucha; y habiendo libertado a cientos de esclavos musulmanes encadenados junto a los bancos de remo, reemplazándolos por los tripulantes de las galeras, regresaron a Argel, donde fueron recibidos triunfalmente.

Aquel mismo año, Kair-ed-din acababa con la difícil fortaleza en la isla del Peñón. ¡Cuántas veces había lanzado el señor de Argel sus fuerzas cada vez más poderosas contra este baluarte sin lograr reducirle! Su posesión era casi una cuestión de vida o muerte; pues dominando el acceso al puerto, podía impedir la entrada de barcos sin permiso de los españoles, debido a lo cual, todos los navíos de los corsarios habían de ser arrastrados sobre la playa, operación que tropezaba con ciertas dificultades.

Esta vez, el ataque fue lanzado con una violencia y una tenacidad sin precedente. Después de un furioso cañoneo que duró dieciséis días y noches, sin interrupción, una tropa de asalto de mil doscientos hombres avanzó, hundiendo todo cuando quedaba de los defensores. Los sobrevivientes tuvieron que entregarse. El valiente gobernador de la ciudadela, Don Martín de Vargas, aunque cubierto de heridas, fue bastoneado a muerte ante el príncipe de los piratas. Este último hizo desmantelar el fuerte, después de lo cual emprendió la construcción del gran muelle que hoy todavía sirve de amparo al puerto de Argel. Esta inmensa tarea requirió el empleo de millares de esclavos cristianos y se prolongó por espacio de dos años.

Pero los españoles todavía no habían visto el término de sus desastres. A los quince días de la caída del Peñón, llegaron nueve transportes de tropas de refresco y de municiones para la guarnición. Desmoralizada por la desaparición de la fortaleza, la escuadra se disponía a ejecutar un prudente reconocimiento, cuando los piratas montados sobre sus galeotas armadas de remos largos, se abatieron sobre ella, apoderándose de todo el convoy: el botín fue de dos mil setecientos prisioneros, más una gran cantidad de pertrechos, cañones y víveres.

Barbarroja, aunque habitualmente se mantenía en el centro de su campo estratégico, a veces iba en persona al mar. En 1534, habiendo construido, a base de planos de su propia invención, una armada de sesenta y una galeras,

el gran capitán hizo una salida con la intención de atacar a la cristiandad en su mismo corazón. Pasando por el estrecho de Mesina, apareció frente a Reggio, antes de que los habitantes de aquella ciudad hubiesen sido advertidos de su presencia, y se llevó todos los barcos anclados en el puerto, sin contar un botín de varios cientos de esclavos cristianos. Al día siguiente, Barbarroja dio el asalto a la ciudadela de Santa Lúcida, haciendo ochocientos prisioneros; después de lo cual emprendió una cruzada hacia el Norte, ora saqueando las orillas, ora ejecutando audaces golpes de mano.

Ciertos relatos entusiastas sobre el encanto de Julia Gonzaga, duquesa de Trajeto y condesa de Fondi, que habían llegado a sus oídos durante aquel viaje, le incitaron a intentar una hazaña de índole distinta. La joven viuda era la beldad más célebre de Italia; no menos de doscientos ocho poetas italianos habían escrito versos en su honor, y el emblema grabado en su escudo representaba la flor del amor. Se le ocurrió al corsario que la dama constituiría un impresionante testimonio de su devoción hacia su nuevo soberano, Solimán *el Magnífico*.

La duquesa se encontraba en Fondi. Navegando de noche y a toda velocidad, el pirata atacó aquel puerto. Pero la noticia de su llegada le había precedido, y la dama tuvo el tiempo justo para saltar de la cama y huir a caballo en la más ligera de las ropas de noche, acompañada por un solo criado. Escapó felizmente, y más tarde hizo condenar a su servidor, alegando que se había mostrado demasiado emprendedor durante aquella loca cabalgata. Kair-ed-din, enojado por la fuga del hermoso *regalo* destinado al sultán, sometió la ciudad de Fondi a crueles represalias, abandonándola durante cuatro horas al capricho de sus hombres.

Pero el verdadero objeto de su expedición todavía no había sido revelado. Mientras las cortes de Europa continuaban recibiendo noticias aterrorizadoras de sus saqueos, de los incendios que marcaban su paso a lo largo de ambas costas de Italia, y de los formidables cargamentos de botín que enviaba incesantemente a Constantinopla, el pirata fue de repente rumbo al sur, atravesó de un salto el Mediterráneo, entró en el puerto de Túnez, bombardeó la ciudad, y en un solo día se adueñó de ella. El sultán Hasán, un protegido de España, huyó. Así, el equilibrio de las potencias se derrumbó en aquel mar interior. No solamente quedaba casi destruido el

punto de apoyo de España en el África Septentrional, sino que se aflojaba también su posición en Sicilia, a consecuencia del aislamiento de esta isla tanto desde el Oeste como desde el Este.

Era una situación inaceptable. Sin pérdida de tiempo Carlos V reunió en Barcelona una inmensa armada de más de seiscientos buques, bajo el mando de Andrea Doria, el más grande de todos los almirantes españoles, aunque de origen genovés. El ejército embarcado incluía soldados italianos y alemanes, además de españoles. En camino, la flota fue reforzada aún por una escuadra de los caballeros de San Juan, procedente de Malta. Como en casi todas las expediciones punitivas de este género, la composición de las fuerzas, por lo que a las nacionalidades se refiere, copiaba el modelo de las cruzadas.

Después de un breve y violento cañoneo, hizo una brecha en las murallas de Goleta, fortaleza que defendía la entrada al puerto de Túnez, y el caballero Cossier, conduciendo a los malteses al asalto, plantó la bandera de la orden en el interior de la fortaleza. Finalmente, tras una salvaje lucha cuerpo a cuerpo, en el curso de la cual Sinan *el Judío* hizo tres contraataques desesperados, los moros fueron expulsados de Goleta.

El propio Barbarroja se puso a la cabeza de un ejército de diez mil hombres y avanzó en un intento de oponerse a la marcha de los cristianos sobre la ciudad. Pero sus tropas se desbandaban, y Kair-ed-din con sus dos generales Sinan y *Terror del Diablo*, huyeron a Bone, un puerto situado a algunas millas de Túnez donde el jefe de los corsarios, con su previsión habitual, tenía estacionada su flota.

Mientras tanto, millares de esclavos cristianos se escapaban de la ciudadela y se reunían con sus libertadores, saqueando la ciudad. Durante tres días, el emperador entregó Túnez a un carnaval de asesinatos y de orgías, hasta que, finalmente, los esclavos cristianos y los soldados cristianos se volvieron unos contra otros, disputándose el botín. Incluso los cronistas católicos hablan con cierta vergüenza de aquel suceso, cuyas víctimas resultaron ser, no los piratas, sino los inocentes habitantes de Túnez, que hacía un año todavía habían sido amigos de España y que no habían aceptado la autoridad de Kair-ed-din sino a la fuerza.

El emperador hizo firmar un tratado al sultán depuesto por Barbarroja, en virtud del cual los españoles conservaban Goleta y recibían un tributo anual; la piratería debía cesar completamente. En agosto, Carlos salió de Túnez, dejando a Doria la tarea de capturar a Kair-ed-din vivo o muerto. El emperador entró en sus Estados aclamado como el héroe de Europa, como el cruzado y caballero errante que había dominado la plaga de la cristiandad, e innumerables prensas y talleres compitieron en inmortalizar su persona y sus proezas.

Mas los poetas no habían terminado de cantar, ni los pintores de pintar, cuando Barbarroja ya se encontraba de nuevo en marcha. A su llegada a Bone, había reunido inmediatamente sus veintisiete galeotas, y poco tiempo después la armada de los piratas navegaba rumbo a Menorca.

A los tres días, Kair-ed-din apareció frente a Mahón enarbolando el pabellón español. Los isleños, habiendo oído rumores de una victoria del emperador en Túnez, creyeron que aquellos buques formaban parte de la armada camino de vuelta a España, y se prepararon para darles una acogida triunfal. Los cañones del puerto dispararon salvas de bienvenida; pero la respuesta al saludo fue una bien dirigida granizada de proyectiles y flechas. La ciudad y el muelle donde se encontraba amarrado un gran barco portugués, cargado de ricas mercancías, fueron *limpiados*; después de lo cual Barbarroja tomó curso a Constantinopla para ofrecer a Solimán seis mil prisioneros como compensación del ultraje que le había sido infligido con la pérdida de Túnez. El sultán aceptó encantado las explicaciones presentadas en esta forma, y el *beglerbeg* de Argel fue nombrado gran almirante de todas las armadas otomanas.

Los dos años siguientes vieron a Doria y a Barbarroja disputándose el mar y causando grandes estragos, pero sin buscar un encuentro. En 1537, el almirante español derrotó una fuerza otomana en aguas de Mesina, capturando doce galeras turcas. El argelino se vengó, devastando la costa de Apulia. Supo, en el curso de esta operación, que Venecia acababa de adherirse a la guerra santa contra el Islam e hizo rumbo a Corfú, por entonces en posesión de los venecianos, donde desembarcó veinticinco mil hombres con treinta cañones a menos de tres millas de la ciudadela. Cuatro días más tarde, llegaba una escuadra de refuerzo de veinticinco buques de

guerra. Fue entonces cuando hizo poner en batería, por vez primera, el cañón más grande del mundo, una pieza de cincuenta libras, y que —¡maravilla de maravillas!— disparó diecinueve balas en tres días. Pero la precisión del monstruo no estaba a la altura de su tamaño, puesto que solamente hizo blanco cinco veces en el curso de un mes. La resistencia de los asediados resultó ser más fuerte que el terrible ingenio; el 17 de Septiembre, Solimán llamó a los asaltantes, haciendo observar que la toma de mil castillos de esta clase no valía la vida de uno solo de sus valientes. Kair-ed-din protestó, pero obedeció y terminó la temporada con una incursión a las costas interiores del Adriático, matando y saqueándolo todo a su paso y regresando con miles de prisioneros, entre los cuales se hallaban miembros de las familias más nobles de Venecia. El inventario de su botín da cuenta de cuatrocientas mil piezas de oro, un millar de muchachas y mil quinientos mozalbetes. Como regalo para su Imperial Señor, Barbarroja envió al sultán doscientos muchachos vestidos de escarlata y llevando cada uno una copa de oro y plata; doscientos esclavos cargados de piezas de tela fina; y treinta más que debían ofrecer al *Gran Turco* treinta bolsas bien provistas.

Durante el verano de 1538, Kair-ed-din se encontraba de nuevo en el mar, cuando recibió la noticia de que su enemigo cruzaba el Adriático. La armada de Doria, reforzada en aquel momento por las de Venecia y del Papa, era la más formidable que había sido enviada jamás en persecución de los corsarios. El argelino, inspeccionando con un vistazo sus ciento cincuenta buques de línea, se decidió a librar combate. Abandonando una expedición provechosa en aguas de Creta, transportó su campo de operaciones hacia el Mar Jonio, y pronto descubrió al enemigo en la bahía de Preveza, frente a la costa de Albania.

Fue el 25 de septiembre cuando las dos armadas se pusieron a la vista una de otra. Ninguno de los dos jefes deseaba comenzar la acción; ambos prefirieron maniobrar esperando un viento favorable y tratando de adivinar las intenciones del otro. Doria parecía haber perdido su espíritu combativo. Aunque numéricamente superior al enemigo, no se decidió a romper el contacto con el puerto hasta que hubo perdido su ventaja inicial. Tal timidez quizá tuviese por causa su edad provecta o bien, según ha sido señalado por

varios cronistas, el odio del viejo genovés hacia la enemiga hereditaria de su ciudad, la República de Venecia, por cuya cuenta había de batirse. No fue sino el día 28, en un momento en que todas las circunstancias exteriores favorecían a los turcos, cuando dio orden a la flota de salir del puerto. Inmediatamente se desarrolló una terrible batalla de línea, en el curso de la cual los cristianos resultaron derrotados, huyendo tan pronto como el viento se convirtió en temporal, y dejando gran número de sus correligionarios en manos del enemigo. El pabellón de Solimán *el Magnífico* iba a flotar soberano de un extremo a otro del Mediterráneo.

Deberían transcurrir tres años hasta que la Europa cristiana se hubo repuesto de aquel desastre y que pudiese pensar en desquitarse. Esta vez, estaba decidida a extirpar a los piratas de su madriguera central, y una vez más el mando fue confiado a Doria. Tuvo a su lado sus aliados de antaño, aunque puede decirse que todas las naciones se hallaron representadas hasta cierto punto en la armada. Figuraban en el contingente inglés sir Henry Knevet, embajador de Enrique VIII ante la corte española, y *su íntimo amigo, sir Thomas Chanoller, londinense de nacimiento, hijo de Cambridge por sus estudios; por educación, cortesano, y por su religión auténtico y fiel católico*, que en días venideros debía suceder a Knevet como ministro ante la misma corte, enviado por la hija protestante de Enrique VIII. Entre los conquistadores veíase a Cortés, el futuro conquistador del Perú[1], a quien Morgan atribuye el hecho punto menos que increíble de que *perdió de una cartera sujeta a su talle, dos copas valiosísimas, hechas enteramente de esmeraldas, y cuyo valor había sido estimado en trescientos mil ducados*.

Barbarroja no se encontraba en Argel en aquel momento; no volvió sino después de su ascenso al grado de Gran Almirante de la armada turca. Su lugarteniente era un renegado de Cerdeña, de nombre Hasán, raptado muy niño de su isla natal por piratas berberiscos y vendido a un amo *que le tuvo un cariño especial a causa de su aspecto prometedor y de su vivacidad, y que a poco tiempo le hizo castrar*.

La armada, compuesta de quinientos navíos y tripulada por doce mil marineros (fue una expedición mucho más importante que la que se haría a la mar en 1588 bajo el mando de Medina Sidonia, para castigar una ofensa casi análoga), se puso en camino el 19 de octubre de 1541. Doria había

tratado de oponerse a una empresa llevada a cabo en una época tan avanzada. Pero Carlos tuvo la última palabra. Bien puede ser que la batalla de Preveza quebrantara la confianza del emperador en su almirante, o que estimase que la estación del año aseguraba la presencia de la flota de los corsarios en Argel. En todo caso, era tan grande la fe de Carlos en la invencibilidad de su armada que incluso se hizo acompañar por algunas damas españolas, para que asistiesen a la victoria y aplaudieran a los vencedores. El emperador mismo se instaló a bordo de la capitana. En cuanto a las fuerzas terrestres, se encontraban bajo las órdenes del duque de Alba, el soldado más grande del siglo XVI.

Las predicciones de Doria no tardaron en realizarse. En el momento de la llegada a Argel, se levantó una tempestad que impidió, durante tres meses, toda comunicación con tierra firme y aun cuando el mar se hubo calmado, el desembarco de las tropas continuó siendo en extremo difícil y peligroso. La mayor parte de los soldados tuvieron que entrar en el agua hasta el cuello. Una vez en la playa, el ejército español no tuvo dificultad en avanzar y poner cerco a la ciudad; pues Hasán no disponía sino de pocas tropas seguras. Se procedió a un violento cañoneo de las murallas con cañones de grueso calibre, y la infantería se acercó para lanzarse al asalto a través de la brecha abierta y embestir la ciudadela. La victoria parecía segura cuando de pronto se levantó otra tormenta, acompañada de un diluvio tropical. Tan grande había sido la prisa de los españoles por tomar Argel, que no habían esperado siquiera el desembarco de sus aprovisionamientos. Así se encontraban sin ropas apropiadas, y obligados a pasar toda aquella noche hundidos en el lodo hasta las rodillas, empapados por la lluvia y transidos por el viento glacial. El alba no sorprendió sino un tropel de hombres hambrientos, mojados, desmoralizados e incapaces, incluso, de disparar una sola bala, pues su pólvora estaba húmeda.

De pronto los turcos hicieron una salida y se lanzaron sobre los cristianos que comenzaron a vacilar. Todo habría terminado en una matanza, si no hubiera sido por los caballeros de Malta, los cuales dando pruebas de impasible valentía, cubrieron con sus cuerpos la retirada.

Mientras tanto la violencia de la tempestad iba aumentando, y más de un barco se perdió, encallado sobre la costa. Doria resistió, salvando el resto

de la flota. Tan pronto como la furia del viento se hubo calmado, el almirante se apresuró a llevar las embarcaciones a la bahía de Temendefust, para reembarcar las exhaustas tropas; pero tropezó con enormes dificultades: la reducida escuadra resultó tan atestada de gente que fue preciso tirar al mar los caballos a fin de hacer lugar a los hombres.

Finalmente, el 2 de noviembre, la armada salió, en el preciso momento en que se desencadenó una nueva tempestad que la dispersó. Varios buques se estrellaron sobre la playa de Argelia, y sus tripulantes fueron capturados. El resto de la escuadra luchó durante tres semanas contra los elementos, hasta, que los remanentes de la otrora tan espléndida armada llegaron a los puertos españoles.

El desastre había sido aplastante. Trescientos oficiales y ocho mil soldados habían perecido heridos o ahogados. Las prisiones de esclavos, los *bagnos* de Argel, estaban tan hacinados que se decía que un esclavo valía apenas una cebolla.

Y ni siquiera el honor quedaba salvado, como no fuese el de la compañía de los caballeros de Malta; el sitio donde tuvo lugar su heroica resistencia, es conocido aún hoy entre los argelinos como la *Tumba de los Caballeros*. La derrota de Argel fue el golpe más rudo que había sido asestado a la caballería española hasta 1588. Pero al menos le fue dado reponerse una vez más.

Se produjo entonces un acontecimiento que debía retardar la supresión de la piratería aún más que las victorias sucesivas de los turcos en Preveza y en Argel. Francisco I, rey de Francia, llamó a los musulmanes, valiéndose de su ayuda para terminar a su favor sus disputas con el emperador Carlos. Durante los dos siglos, dominados por el terror de los piratas, sólo los antagonismos entre los cristianos le habían permitido prosperar. Los recursos de la Europa Occidental, el desarrollo de su poderío nacional y la superioridad de sus ejércitos y sus armadas le habrían hecho fácil mantener limpio el Mediterráneo si no hubiese sido frustrado constantemente de tal beneficio por las disensiones que dividían a las naciones cristianas. De haber organizado una expedición con objetivo único y bajo el mando de un solo jefe, tal como lo hicieran los romanos en el año 67 de nuestra era, ciertamente habría logrado lo que consiguieron los romanos bajo Pompeyo.

La palabra de Luis XIV, pronunciada un siglo más tarde, de que si Argel no hubiese existido, habría sido preciso inventarla, es reveladora también, aunque en grado menor, de la política del siglo XVI. No solamente reclutaban los turcos gran número, cuando no la mayor parte, de sus corsarios entre las naciones cristianas, como lo demuestran las figuras de los dos Barbarroja, de Sinan y de *Murad Reis*; sino que aquellas naciones los alentaban, además, de una manera constante, coligándose con los musulmanes contra su propia raza.

En 1543, Francisco I firmó su primera alianza con Solimán, y Kair-ed-din fue enviado a Marsella. De paso, alcanzó algunas presas, pero parecía decidido a atenerse estrictamente a su misión, cuando el gobernador de Reggio, puerto del estrecho de Mesina, cometió la imprudencia de disparar un cañonazo sobre la armada otomana, gesto que exasperó al irascible capitán bajá en grado tal que contrariamente a sus intenciones desembarcó doce mil hombres, sometiendo la ciudad a un bombardeo tan enérgico que a poco tiempo la obligó a abrirle sus puertas.

Como de costumbre, Barbarroja se llevó gran número de cautivos; pero esta vez él mismo fue hecho prisionero. Entre las mujeres capturadas se hallaba la hija del gobernador, una encantadora joven de dieciocho años. El corsario se enamoró de ella hasta el punto de convertirla en su esposa, pese a su edad que la tradición fija en noventa años, ofreciéndole, como regalo de bodas, la libertad de sus padres.

Los primeros días de su luna de miel tuvieron por teatro la ciudad de Civitavecchia, cuyos habitantes esperaban todavía la llegada de las dos galeras papales enviadas de Génova hacía muchos años, y donde la recién casada pudo asistir por vez primera a una incursión de corsarios en gran escala.

A continuación, Kair-ed-din se dirigió a Marsella, donde le esperaba una recepción triunfal. En honor de Barbarroja fue arriado el pabellón del almirantazgo francés, la bandera de Nuestra Señora, y se izó en su lugar la Media Luna, espectáculo que los marselleses han debido contemplar con sentimientos poco parecidos al orgullo nacional.

Terminadas las ceremonias, el corsario, sintiendo gran aburrimiento, salió para Niza, que por entonces formaba parte del ducado de Saboya y

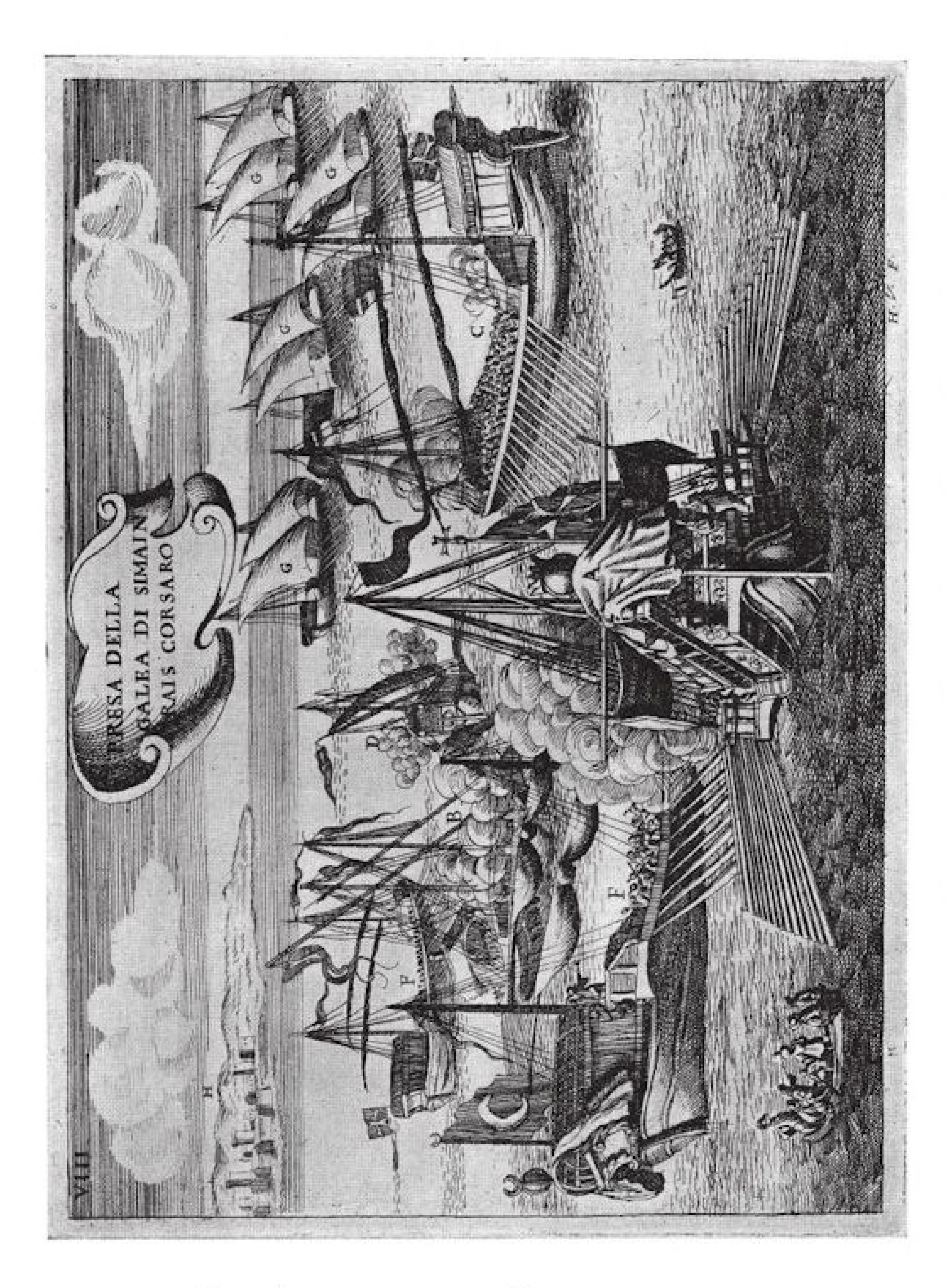
donde pasó algunos días sin gran provecho, gracias a la encarnizada defensa puesta en pie por Paolo Simeoni, caballero de Malta y antiguo prisionero de Kair-ed-din. Entonces se instaló sobre la costa de Tolón, donde él y sus hombres se mostraron como los huéspedes más onerosos y los menos agradables para sus aliados. Entre los cientos de esclavos que remaban sus galeras, había numerosos franceses, y era natural que sus aliados le pidiesen su libertad. No solamente Barbarroja se negó a soltarlos, aunque morían como las moscas víctimas de una enfermedad pestilencial, sino que reemplazó a los muertos emprendiendo golpes de mano contra las vecinas aldeas francesas. Y cuando los pobres diablos exhalaban su último suspiro, se oponía a que tocasen las campanas para llamar a los devotos a misa: a sus ojos; el carillón era *el instrumento de música del diablo*. Para colmo, dejó a cargo del tesoro francés los gastos de alimentación y los sueldos de sus tripulaciones. De cuando en cuando, se dignó enviar al mar una escuadra para fastidiar al rey de España, fingiendo cumplir así con los términos de su misión. Por lo demás, prolongaba su estancia en Tolón, *ocupado perezosamente en vaciar las arcas del rey de Francia*.

Finalmente, a los franceses se les agotó la paciencia. Aquella visita les costaba demasiado caro. Pero la despedida de Barbarroja tampoco resultó barata, puesto que, antes de emprender el camino de vuelta, cobró una cuantiosa suma para sí mismo y para pagar los sueldos de sus hombres hasta el regreso al Bósforo, como también para rescatar a cuatrocientos esclavos musulmanes que remaban en las galeras francesas.

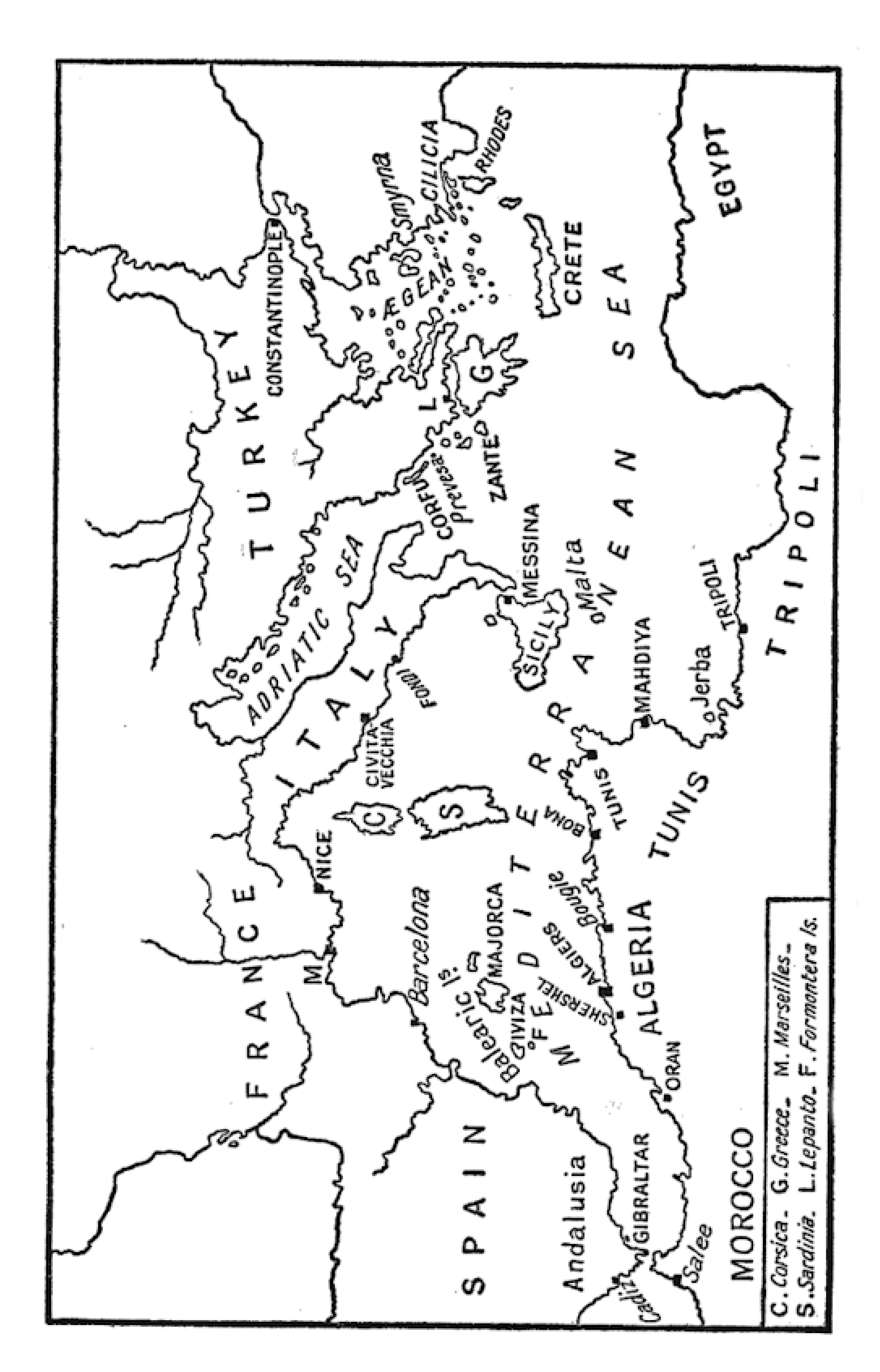
Aquel fue su último viaje. Pasó el fin de su vida construyendo para sí mismo una magnífica mezquita y un sepulcro monumental, del que tuvo necesidad en Julio de 1546.

Su muerte dio origen a numerosas leyendas. Contábase, entre otras, que *su cadáver apareció cuatro o cinco veces junto a la tumba, después de que lo hubieron sepultado; parecía imposible conseguir que estuviese tranquilo en su féretro, hasta que finalmente un hechicero griego aconsejó enterrar con el cuerpo un perro negro. Hecho esto, se quedó tranquilo y ya no molestó a nadie*. Durante muchos años después de su muerte, ningún barco otomano salía del Cuerno de Oro sin un rezo y un saludo al más grande marino turco y al más poderoso de los piratas del Mediterráneo. Su imagen

sobrevivió en el mundo del Islam como la del héroe de una viviente epopeya.



Combate entre galeras toscanas y
corsarios bárbaros



Mar Mediterráneo: Primeros piratas y

corsarios bárbaros



Arudj Barbarroja

CAPÍTULO III

LOS SUCESORES DE BARBARROJA



Los sucesores inmediatos de los poderosos hermanos fueron sus tenientes, hombres elegidos por ellos y formados por su escuela. Ninguno de ellos igualó a sus maestros; ninguno poseía la imaginación de un Kair-ed-din, ni su talento de gran administrador; pero su grupo se distinguió por la misma audacia, y todos infligieron inmensos daños al comercio europeo.

El primero fue Dragut, oriundo de Anatolia, ciudad de Asia Menor, frente a Rodas. Era uno de los raros jefes de la marina turca, nacido musulmán. Sus padres eran labriegos, pero *como esta vida oscura y penosa convenía mal al ingenio enérgico y ambicioso del joven Dragut, escapó a los doce años de edad, tomó servicio a bordo de un buque de guerra turco y pronto se ganó la reputación de buen piloto y notable cañonero*. A poco tiempo, llegó a ser propietario de una goleta con la que emprendió expediciones felices por el Levante.

El rumor de sus hazañas no tardó en llegar a oídos de Kair-ed-din, el cual, pronto a juzgar el talento, invitó a Dragut a establecerse en Argel, le confió el mando de doce galeras y le envió al mar, a correr su propia fortuna y la del beglerbeg. Desde entonces, Dragut *no pasó un solo verano sin estragar las costas de Nápoles y Sicilia, y no toleró nunca que los navíos*

cristianos cruzaran entre España e Italia, pues cada vez que lo intentaban, los interceptaba invariablemente y cuando no lograba capturar su presa, se exculpaba ante sí mismo con golpes de mano sobre el litoral, saqueando villorios y ciudades y llevando a cautividad multitudes de ribereños.

A la larga, sus éxitos se hicieron tan insoportables a Carlos V, que el emperador despachó en 1540 una orden especial a Doria, empeñado en aquel entonces en la caza general a los piratas que acabamos de describir en el capítulo anterior, intimándolo para que *le sujetara y procurase por todos los medios purgar los mares de tan intolerable plaga*. El almirante transmitió la orden a un sobrino favorito, Gianettino Doria, el cual salió inmediatamente en busca de Dragut, sorprendiéndole en tierra, sobre la costa de Córcega, en el momento en que discutía con su tripulación el reparto del botín.

Por una vez, el pirata había sido cogido de improviso, y tras una lucha salvaje, pero desesperadamente desigual, se vio obligado a entregarse. El joven Doria regaló el cautivo a su tío, y Dragut pasó los cuatro años siguientes encadenado junto a los remos de su propia galera.

El pirata recuperó su libertad durante el período de la alianza con Francia, mientras la armada de su patrón anclaba en la bahía de Tolón. Juan Parisot de la Valette, el futuro gran maestre de los caballeros de Malta, estaba haciendo una visita a Andrea Doria cuando reconoció al famoso corsario en medio de los esclavos de la galera. El propio La Valette había manejado el remo como prisionero a bordo de uno de los buques de Barbarroja y conocía de vista al más distinguido de los tenientes del gran capitán. Su propia experiencia le hacía sensible a la miseria del otro; era, además, un hombre amable y cortés, en suma, un caballero a la antigua.

—Signor Dragut —dijo saludando al prisionero—, esta es la ley de la guerra.

—La fortuna ha cambiado —replicó el jefe corsario.

El cristiano asumió el papel de negociador entre Doria y Kair-ed-din, y finalmente se impuso a Dragut un rescate de tres mil coronas. Fue un trato que toda la cristiandad y el mismo almirante hubieron de lamentar en días venideros. Ese género de tratos era cosa frecuente aun en los momentos en que la indignación ante los excesos de los berberiscos estaba en su clímax:

Eran debidos, por una parte, a la codicia, ya que un hombre adinerado y con amigos producía mayor beneficio vivo que muerto; y, por otra, al temor a las represalias del enemigo. Aun durante el siglo siguiente, cuando todas las interpretaciones acerca de la piratería concordaban en ver en los corsarios nada más que a simples bandidos y cuando todas las naciones occidentales intentaban poner en pie una organización capaz de aniquilarlos definitivamente, la política exigía el reconocimiento del sistema de rescates.

El retorno de Dragut al mando coincidió con el retiro de Kair-ed-din a Constantinopla. Puesto a la cabeza de todas las escuadras de Barbarroja en el Mediterráneo, pronto se hizo merecedor, en los trabajos de un historiador turco, lleno de admiración, al título de *espada amenazadora del Islam*. Diríase que su temeridad no retrocedía ante ningún riesgo. Así, se apoderó de una galera maltesa a bordo de la cual encontró un caudal de sesenta mil ducados, destinado a trabajos de fortificación de Trípoli, por entonces en posesión de los Caballeros. Son raros los corsarios qua hayan osado atacar de frente a la valerosa Compañía de San Juan. Habiendo comprobado que Argel ya era una base conveniente, Dragut salió en busca de otra, mejor situada, y se lanzó sobre la isla de Djerba, en aguas tunecinas y frente a la isla de Malta, que durante doscientos años había sido propiedad de la familia Doria. El almirante, claro está, se mostró muy enojado, pero la isla quedó en manos de Dragut que la fortificó hasta el punto de convertirla en una de las madrigueras más inaccesibles que hayan abrigado jamás a pirata alguno. Luego, en una sola incursión, se posesionó de Susa, Sfax y Monastir, plazas que Doria acababa de reconquistar por cuenta de España durante el verano anterior. Por último, capturó, gracias a un ardid a la manera de Ulises, el puerto tunecino de Mahdia o África, nombre bajo el cual es mencionado por los autores cristianos de la Edad Media.

Una vez más, el exasperado emperador se vio obligado a actuar. Ver a los moros atrincherados de nuevo sobre la costa de Túnez después de tantos trabajos y tantos gastos empeñados en reconquistarla y en protegerla con fortificaciones, era más de lo que podía aguantar el orgullo español. En Junio de 1550, fue enviada a Mahdia una expedición, siempre bajo el mando del viejo almirante Doria. Llegó ante el puerto mientras Dragut proseguía sus cacerías de verano en el golfo de Génova, la patria de Doria,

habiendo conferido el mando de la plaza a su sobrino Hisar Reis. Hisar sostuvo un largo sitio, esperando la vuelta de Dragut y de su flota; pero finalmente, el 8 de Septiembre, un vigoroso asalto de los españoles expulsó a los defensores de la ciudad.

Dragut recibió la noticia y huyó a Djerba. Creyéndose a salvo, puso sus galeras sobre la playa interior de la isla, para carenarlas. De pronto la escuadra de Doria hizo aparición ante el angosto paso que daba acceso al lago, embotellando así al corsario.

Inmediatamente, Doria envió mensajeros a Madrid y a otras capitales europeas, anunciando su triunfo; después estableció un bloqueo, seguro de coger al zorro en cuanto saliese por la abertura de la trampa. Esperó mucho tiempo. Finalmente, Doria se arriesgó hasta el interior del estrecho canal, pero cuando llegó al lago, fue solamente para descubrir que el zorro había desaparecido.

La explicación del espejismo era harto sencilla. Dragut, después de reunir a dos mil labriegos isleños con todos sus tripulantes y sus esclavos, los hizo cavar por el lado opuesto de la isla, un canal lo suficientemente largo para que las naves pudiesen ser haladas al mar; y mientras Doria continuaba vigilando, Dragut reasumía su interrumpida expedición, interceptando una galera procedente de Génova y que se dirigía hacia Djerba con refuerzos para el almirante español.

Dragut vivió quince años más. La última época de su vida comenzó y concluyó con dos furiosas tentativas del Gran Sultán de Constantinopla, de expulsar del Mediterráneo y hasta del mundo de los mortales, a sus viejos e irreconciliables enemigos, los caballeros de San Juan de Malta. Dragut, feliz de ajustar cuentas viejas, tuvo en ambas expediciones una parte importante; las dos fracasaron, sin embargo, y pereció en la segunda.

La hermandad aristocrática de los caballeros hospitalarios de San Juan, con sede en Jerusalén, había sido fundada en la época de la primera cruzada. La orden estableció entonces su cuartel general en la Ciudad Santa, donde sus miembros cuidaban a los enfermos con abnegación y combatían a los infieles con gallardía, hasta el día de su expulsión por Saladín en 1291.

Habiendo errado durante varios años en busca de un nuevo domicilio, los caballeros unieron sus fuerzas a las de un famoso pirata genovés,

Vignolo de Vignoli, con el que conquistaron la isla de Rodas. Allí erigieron una serie de fortificaciones macizas, dentro de las cuales podían creerse al abrigo de los más violentos asaltos imaginables en aquellos tiempos. Fue el comienzo del segundo período de su existencia, tan rica en vicisitudes y en proezas.

Desde Rodas, los caballeros combinaron felizmente los dos oficios de mercaderes y de piratas. Su isla se hallaba en la encrucijada de las rutas de todos los buques mercantes que traficaban entre Alejandría, Constantinopla y los principales puertos del Mediterráneo Occidental. Su más lucrativo negocio era el transporte de esclavos; sin descuidar las oportunidades del paso de los barcos turcos o venecianos frente a su isla. No había nación cristiana que no se quejase a cada momento de sus excesos, cuando no prefería implorar su protección.

Los turcos hicieron varias tentativas para desalojarlos, pero fueron rechazados cada vez hasta que, en 1522, Solimán *el Magnífico* se arrojó contra la isla de una manera tan completa que después de un sitio de seis meses no les quedó a los hambrientos y maltrechos sobrevivientes otra salida que consentir en una honorable sumisión. Expulsados de Rodas, volvieron a la vida errante, vagando de plaza en plaza durante ocho largos años, período en que la Alta Puerta gozaba de una hegemonía absoluta en la cuenca oriental del Mediterráneo, en tanto que los hermanos Barbarroja amenazaban conquistar un predominio semejante sobre la mitad occidental.

El asilo siguiente de la hermandad fue Malta, que Carlos V les cedió en 1530 junto con la vecina ciudad de Trípoli. Al hacerlo, el emperador no era movido ni por la generosidad, ni por cristiana compasión hacia los vagabundos. Malta y Trípoli, por sí mismas, no tenían gran valor; pero una y otra constituían puntos estratégicos de vital importancia, protegiendo las aguas circundantes contra los turcos y los corsarios; Ahora bien, su Católica Majestad calculaba que los caballeros, habiendo perdido todos sus bienes, se estimarían felices de ganarse la vida en calidad de auxiliares de la policía de alta mar española.

Y no se equivocó: tomaron sus nuevos deberes muy en serio. Una vez más se les veía construir fortificaciones de inusitada solidez y poner a flote galeras que se convertirían en terror de los navíos musulmanes, regulares o

no. Sus hazañas llegaron a ser proverbiales, y aun las embarcaciones turcas más grandes tenían escasas probabilidades de éxito frente a un número igual de galeras maltesas. De poseer los caballeros un número suficiente de buques, es casi seguro que los turcos habrían sido expulsados del Mediterráneo. Pero su flota no incluía más que siete galeras grandes, seis de las cuales estaban pintadas de rojo vivo, mientras que la séptima —*la capitana*— aparecía cubierta de un negro muy oscuro. Eran de un tamaño excepcional y estaban provistas de un armamento poderoso; sus remos eran manejados por esclavos musulmanes. Así es que durante muchos años los caballeros de San Juan se sustentaron con el saqueo de sus enemigos, llevando al mismo tiempo una existencia consagrada a la castidad, la piedad y la caridad.

La primera de las dos tentativas hechas por los musulmanes para tomar Malta, fracasó apenas comenzada. La armada conducida por Sinan, con Dragut como segundo, se aproximaba a la muralla de la ciudadela, cuando *el Judío*, habiendo examinado las defensas y cambiado algunas salvas, declaró que la plaza era inexpugnable y tomó curso al sur, hacia Trípoli. La fortaleza secundaria de los Caballeros no era guardada sino por cuatrocientos hombres, que fueron dominados rápidamente por los seis mil turcos de Sinan. Después, el pirata se hizo mar adentro, habiendo infligido a sus correligionarios pérdidas más severas que al enemigo.

El esfuerzo principal de los musulmanes fue emprendido en 1565. En este año, el sultán despachó una gran flota de ciento ochenta y cinco naves, más de cien de las cuales eran reales galeras llevando a bordo treinta mil combatientes bajo las órdenes de Piali Bajá, otro figurante en la larga lista de los tránsfugas que se pasaron de la Cruz a la Media Luna. Esta armada fue reforzada, frente a Malta, por Dragut, con una escuadra de galeras argelinas.

La expedición, como más tarde la de la Armada, requirió largos preparativos, y los caballeros, advertidos a tiempo, habían podido dirigir a Europa urgentes llamadas de socorro. La orden tuvo la suerte de tener por gran maestre, en la hora de mayor peligro, a un hombre de una sagacidad y valentía sin igual, a saber, a Juan de la Valette, un anciano de setenta años, que había pasado casi toda su vida en la hermandad y que había sido, treinta

y cuatro años antes, uno de los defensores de Rodas. Era el cazador de piratas más experto de su tiempo. Habiendo vivido durante un año encadenado a un remo a bordo de una de las galeras de Barbarroja, conocía de vista a todos los jefes corsarios y a la mayor parte de ellos incluso de nombre. Fue él quien, hacía veinte años, intercedió ante Doria en el asunto del rescate del mismo Dragut que ahora se disponía a desembarcar a sus temibles berberiscos con la radiante esperanza de escribir el último capítulo de las cruzadas con la sangre de los malteses.

Fue uno de los grandes sitios de la historia. Durante seis meses, los turcos minaron, practicaron brechas en las murallas, y precipitaron contra los baluartes a sus hordas de fanáticos ignorantes del temor a la muerte. Durante seis meses, los defensores, numéricamente muy inferiores al adversario, hicieron saltar contraminas, se lanzaron a furiosas salidas y resistieron con el valor de la desesperación cada vez que el enemigo penetraba en sus defensas. El resultado parecía depender únicamente de la llegada de los españoles. Languideciente transcurría el verano. Los españoles continuaban cometiendo imprudencias, como siempre, hasta que acabaron por perder la mitad del universo. Así el fin parecía inevitable: los caballeros llegaban al término de su resistencia, y la prometida ayuda no aparecía.

No llegó hasta que todo había terminado, y, sin embargo, fueron los españoles quienes salvaron Malta. Y es que cierto día, cuando lo que quedaba de los caballeros —un puñado de hombres heridos y hambrientos — iba a sucumbir, los turcos supieron que los refuerzos procedentes de España se aproximaban a la isla. Se produjo un pánico en pleno asalto; los musulmanes se precipitaron hacia sus barcos y huyeron mar adentro. El gran sitio había tomado fin, y los caballeros de Malta se habían hecho inmortales. La memoria del gran maestre sigue viva en nuestros días en el nombre de la capital de la isla defendida por él con tanta nobleza: La Valette.

El último entre los miles de hombres que perecieron en el curso del sitio fue Dragut que continuó luchando al lado de sus argelinos, mientras que el grueso de las fuerzas turcas huía presa de un pánico, provocado sólo por una mala noticia.

De la misma manera que Dragut había representado con distinción a los corsarios berberiscos en el sitio más impresionante del siglo XVI, así su sucesor tuvo el privilegio de representar la misma raza turbulenta seis años más tarde, en la batalla naval más formidable del siglo; una de las grandes batallas navales del mundo, y una de las batallas de la historia que han tenido consecuencias decisivas.

Durante aquellos seis años y por mucho que haya sufrido en Malta el prestigio de los turcos, la marina otomana continuaba siendo temible, y mientras dominase el mar, cualquier tentativa de romper la organización argelina sólo podía contar con un éxito parcial. Durante el intervalo entre Malta y Lepanto, Uluj Ali, conocido por la cristiandad bajo el nombre de *Ochiali*, cruzaba el mar con la misma desenvoltura que sus predecesores. La intención primitiva de Ochiali había sido hacerse sacerdote católico; pero sus estudios fueron interrumpidos por una incursión de piratas sobre su país, el de Casteli en Calabria. El joven fue sometido a esclavitud. Su conversión al islamismo, su marcada personalidad y su aptitud para la navegación pronto le hicieron pasar del banco de remeros a la toldilla, donde sus progresos le valieron el mando de su propio barco. Durante muchos años, Ochiali sirvió bajo las órdenes de Dragut, gozando de su plena confianza. Tomó parte en el sitio de Malta, y sus hechos en aquella ocasión llamaron la atención del Gran Sultán, el cual le nombró berlerbeg de Argel a la muerte de Hasán, hijo de Kair-ed-din. Hasán, administrador experto, había interrumpido la tradición marítima de los bajás argelinos, prefiriendo, según el modo más característico de los musulmanes, la tierra firme en vez del mar. Ochiali, fiel a la manera antigua de los Barbarroja, optó por el mar, surcando las aguas mientras lo permitía el tiempo. Después de su nombramiento, principió su alta carrera con la reconquista de Túnez (pero sin Goleta) para Selim II que había sucedido en 1566 a su padre Solimán *el Magnífico*.

Un día de Julio de 1570, por poco borraba la mancha del fiasco de Malta. Cruzaba cerca de la costa de Sicilia, cuando de pronto tropezó con cuatro grandes galeras maltesas. Encantado del encuentro, Ochiali dio la orden de atacar. Tras una ruda batalla, tres de las galeras fueron capturadas, entre ellas *la capitana* que Saint-Clément, el jefe de los Caballeros había

abandonado al escaparse con el tesoro hacia la playa de Montichiario. Resultaron muertos o hechos prisioneros, sesenta caballeros y hermanos legos de la orden.

La meta siguiente de Ochiali fue Chipre. Esta isla pertenecía a Venecia y la principal ocupación de sus pobladores era la piratería. Tal práctica no tenía la aprobación de Ochiali. Chipre era el cuartel general de los corsarios cristianos que saqueaban la costa de Siria. Además, su situación la convertía en una base inestimable para la conducta de la guerra en el Mediterráneo oriental, como también en un depósito conveniente de tropas y aprovisionamientos. Después de un sitio de cuarenta y ocho días, el 9 de septiembre, la capital, Nicosia, cayó y Ochiali se apresuró a pasar a Creta, devastando todas las ciudades y aldeas de la isla. Desde allí, la flota tomó curso hacia el Adriático.

La conquista de Creta se completó en el mes de agosto del año siguiente. A fines de septiembre, el corsario, habiéndose reunido con la principal armada turca mandada por Alí Bajá, el sucesor de Piali, fondeaba en el golfo de Corinto, sin sospechar que no habrían de transcurrir quince días sin que se viese envuelto en la última gran batalla de la historia naval del Islam.

La captura de Chipre impresionó la imaginación de la cristiandad más que ninguna agresión anterior de los corsarios. Venecia no había mantenido siempre relaciones muy amistosas con las demás potencias cristianas; pero esta vez el mundo occidental respondió a sus lamentaciones con inusitada unanimidad, reuniéndose a fin de dar a los turcos una lección que no olvidarían jamás. El Papa Pío V asumió la dirección espiritual de la causa; invitó a todos los cristianos a acudir en ayuda de un estado italiano que durante varios siglos había irritado más que ningún otro a la Santa Sede. La caballería errante de Europa se precipitó hacia Italia; desde la misma Inglaterra, cuya reina había sido excomulgada por el Papa el año anterior, vino el gallardo marino protestante Ricardo Grenville. Las adhesiones oficiales resultaron menos entusiastas. Sólo España suministró una gran armada bajo el mando de Giovani Andrea Doria, sobrino del difunto almirante. El mando supremo fue conferido a Don Juan de Austria, el hijo de Carlos V y de la bella Bárbara Blomberg, por entonces un joven de

veinticuatro años y que ha sido el más romántico de todos los caballeros errantes del siglo XVI. Entre los miembros menores de su estado mayor figuraba Miguel de Cervantes que iba a expulsar del mundo a la caballería errante en medio de las carcajadas de sus contemporáneos.

La flota punitiva contaba doscientas seis galeras y cuarenta y ocho mil hombres. No obstante su fuerza superior, esta armada operó con extrema prudencia, pues temía que Ochiali se escapase para ir a estragar las costas de Italia a su retaguardia, mientras ella vigilaba la escuadra principal de Alí Bajá.

Al recibir la noticia de la salida de la flota cristiana, los almirantes turcos retiraron sus fuerzas más al interior del golfo, fondeándola en el estrecho de Lepanto. Los turcos, aunque superiores numéricamente a los aliados, se encontraban debilitados por su arcaico armamento. Sus soldados continuaban usando principalmente, el arco y la flecha, sustituidos, en el campo cristiano, por las más modernas armas de fuego, y su artillería era de tipo anticuado.

En las primeras horas de la mañana del 7 de octubre, las dos armadas se enfrentaron una a otra. El enemigo fue señalado por el vigía de la galera de Don Juan: una vela aparecía a lo lejos, luego otra y otra, hasta que todo el horizonte se encontraba cubierto de siluetas. El almirante cristiano ordenó izar rápidamente el pabellón blanco, señal de batalla. Los esclavos recibieron carne y vino, indicio seguro de que les esperaba una ruda faena. Algunos oficiales destacados de la flota aliada propusieron celebrar un consejo de guerra; pero Don Juan rechazó su sugestión observando que había pasado la hora de los consejos y que en adelante no habían de pensar en nada más que en batirse. Luego hizo en una embarcación una ronda de galera en galera, y cada vez que pasaba ante la popa de una de ellas, mostraba a los tripulantes un crucifijo, prodigándoles palabras de aliento; los marineros contestaban con vítores.

Regresado a su puesto en la toldilla, el almirante hizo desplegar el estandarte bendito con la imagen del Redentor y, cayendo de rodillas, encomendó su causa a Dios.

Eran cerca de las doce y el mar parecía inmóvil bajo la calma, cuando las dos armadas entraron en contacto. No hubo tentativas de maniobra, y tal

cosa no habría sido posible: las dos flotas se encontraban flanqueadas por las orillas. Bruscamente, los buques se lanzaron los unos sobre los otros, en medio de ensordecedores rugidos: las detonaciones de la artillería que estallaron con una violencia como se las había oído nunca antes. Los barcos se abordaron aplastando los remos como si fuesen palillos de fósforos.

Los turcos se batían con furia, subiendo incansablemente al abordaje con sus cimitarras y sus espadas, para hacerse segar por el mortífero granizo de los mosquetes; pero finalmente, la superioridad del armamento de los occidentales produjo su efecto. A la caída de la noche, la resistencia de los turcos flaqueó, y la disciplina de las tropas aliadas acabó por convertir la derrota en desbandada.

Aquel día de octubre, el poderío naval de los otomanos quedaba aplastado para no volver a levantarse nunca más. Durante varios siglos, los corsarios africanos continuaron estorbando y saqueando a los cristianos ribereños del Mediterráneo; pero ya no eran más que pandillas aisladas de bandidos, en vez de auxiliares de una potencia marítima de primer orden.

Ochiali salió ileso de la batalla llevándose el estandarte de los Caballeros, capturado en la capitana del almirante maltés, y fue exhibido en la mezquita de Hagia Sofía. Vivió hasta 1580. Con él murió la raza de los reyes piratas. Hubo poderosos corsarios después de él —la especie no se extinguió en Argelia hasta el siglo XIX y su número fue probablemente más grande en el siglo XVII que en el XVI—, pero no detentaban ninguna autoridad fuera de la que les confirieran sus capacidades personales.

El primero de los grandes capitanes independientes fue Murad que había aprendido el oficio bajo las órdenes de Kair-ed-din y de Ochiali. Como tantos representantes de su especie, había nacido cristiano (de padres albaneses), raptado de niño y llevado a la cautividad. Su amo, Kara Alí, un corsario argelino, se mostró encantado de su prisionero de doce años y le adoptó. Advirtiendo en el mozalbete *un ingenio vivaz y lleno de audacia*, sintió hacia él un profundo afecto y a poco tiempo le confió el mando de una galeota, pues Murad *mostraba en toda ocasión una inteligencia sorprendente a su edad*.

El joven tomó parte en el sitio de Malta en 1565; pero después del desastre sintió repugnancia hacia la disciplina y la monotonía del servicio

en la marina otomana. Abandonó la flota y comenzó a trabajar por cuenta propia a bordo del navío de su patrón. Su ciencia náutica no resultó tan brillante como se había creído, porque metió a su barco sobre las rocas y lo perdió, pero salvó su tripulación, sus esclavos y sus armas, poniéndolos a salvo en la orilla de un islote frente a la costa de Toscana. Allí los náufragos permanecieron hasta que los recogieron algunos barcos argelinos.

Murad fue llevado a Argel, donde tuvo que presentarse ante un Kara Alí en extremo irritado y que, para manifestarle su descontento, le quitó los esclavos y lo despidió. Murad, *herido en lo vivo y sintiendo a pesar de todo una violenta vocación para la marinería*, logró apoderarse de una pequeña galera de quince remos con la que desapareció rumbo a la costa de España. Una semana después, volvió trayendo a remolque tres bergantines españoles y ciento cuarenta cristianos. Su golpe feliz le aseguró una buena reputación y le reconcilió tan completamente con su patrón que éste le dio otra galera. Murad se hizo inmediatamente a la mar, ansioso de tentar su suerte a bordo de su nuevo barco; pero esta vez obró con más prudencia, colocándose bajo las órdenes de un corsario más viejo que él y conocido como marino consumado. Era Ochiali. Aquella expedición redundó en la captura de tres galeras maltesas en aguas de Sicilia.

En enero de 1578, Murad adquirió una escuadra de varias galeotas, que pasó a ser de su propiedad. Ahora navegaba como capitán debidamente calificado. Aquel año no le ocurrió nada digno de mención, excepto que dejó deslizársele entre los dedos al duque de Tierra Nueva, virrey de Sicilia que se retiraba a la vida particular. Mas el año 1580 le vio héroe de una hazaña que había de hacer su nombre tan célebre como el de Francis Drake que acababa de regresar de su viaje de bucanero en torno al mundo.

Habiendo salido de Argel en abril de 1580 con sólo dos galeotas, Murad cruzaba tranquilamente frente a la costa toscana, cuando de pronto vio aparecer por encima de un promontorio rocoso los altos mástiles de dos galeras ancladas. Estas naves eran propiedad de Su Santidad el Papa Gregorio XIII y una de ellas resultó ser la capitanía o sea la galera del almirante papal.

Ante este espectáculo, se le volvió agua la boca, pero a despecho de toda su intrepidez, vacilaba en atacar con un par de ligeras embarcaciones

de remo, a dos buques poderosamente armados. En el preciso momento en que se estaba preguntando qué debía hacer, tuvo la suerte de ver llegar a otras dos galeotas argelinas del mismo tipo que las suyas, es decir, movidas por remos y provistas de una vela auxiliar. Inmediatamente se le ocurrió al ladino corsario un buen medio para servirse de ellas. Las galeras papales desconfiarían de cuatro barcos, pero no de dos, pues estarían seguras de dominarlos. Murad tomó, pues, a remolque los recién llegados, les hizo bajar sus mástiles y se aproximó remando a las confiadas galeras.

El plan le salió bien. Las tripulaciones papales no vieron a las galeotas remolcadas hasta que el enemigo desembocó por detrás del promontorio y se lanzó sobre ellas. Sus oficiales superiores se hallaban en tierra, y se produjo un pánico a bordo de las poderosas galeras al surgir por encima de los barandales las cabezas enturbantadas de los piratas. Después de un rápido y violento combate, ambas galeras fueron capturadas.

Fue una redada fabulosa para Murad, pues las galeras resultaron tan cargadas de tesoros como de cristianos. Los vencedores hallaron encadenados a los remos un centenar de esclavos turcos y moros y, además, cierto número de criminales cristianos que purgaban su pena, en su mayoría —relata con malicia el protestante Morgan—, sacerdotes, monjes y demás frailes que no habían sido metidos allí precisamente por sus virtudes. Hubo entonces un importante movimiento de cadenas: los esclavos musulmanes abandonaron sus asientos a la explotación de las galeras. En cuanto a los sacerdotes, monjes y hermanos legos, cambiaron de carcelero, pero sin cambiar de calabozo.

Los ininterrumpidos éxitos de Murad suscitaron celos muy comprensibles en sus rivales. El propio almirante de Argel, Arnaut Memi, se hizo a la mar con catorce galeras, deseoso de demostrar que aquella hazaña no era cosa difícil para un hombre competente. Arnaut se ausentó durante dos meses y después de haber barrido todo el Mediterráneo, regresó a su base para enseñar el resultado de su trabajo de verano: un cristiano ciego, capturado en la isla de Tursia.

El concurso no fue favorable a los competidores, y el nuevo gobernador bajá, recién llegado de Constantinopla y quien, en virtud de su cargo, tenía derecho a un décimo de todo el botín traído por los corsarios, no tardó en

mostrarse disgustado al ver disminuir el producto de las incursiones. La décima parte del precio de un mísero ciego no enriquecía al bajá. Este, habiendo convocado a todos los capitanes piratas, les declaró crudamente *que no eran más que una gavilla de cobardes, perezosos y fanfarrones, y que ninguno de ellos, con excepción de Murad Reis, no valía la cuerda para ahorcarle*. Concluyó anunciando que iba a enseñarles cómo se hacía una expedición.

Dicho y hecho. Ordenando, con fines de instrucción, a los patrones de treinta y dos galeotas y galeras, que unieran sus navíos a los suyos, se puso a la cabeza de la escuadra y tomó curso hacia Cerdeña.

La primera lección no resultó muy convincente. El bajá ocultó a sus corsarios en la pequeña isla de San Pietro y esperó allí con intención de sorprender la ciudad de Iglesia. Por desgracia, fue descubierto; se dio el toque de alerta, y la playa sobre la cual pensaba desembarcar, se encontró ocupada inmediatamente por tantos sardos feroces y armados hasta los dientes, que el bajá juzgó preferible transferir su demostración a otro lugar y a otro momento.

Entonces se alejó hacia el Norte y apareciendo en aguas de Oristano, desembarcó mil quinientos *fusileros*, los cuales marcharon sobre una ciudad sita a cuarenta millas al interior, guiados por un esclavo remero oriundo de Cerdeña, y al que llevaban sólidamente sujeto a cuatro vigorosos marinos. Lanzáronse al ataque, se apoderaron de setecientos de los vecinos, a los que condujeron a la isla Mal di Ventre. Allí, los piratas izaron un pabellón de tregua e invitaron a los sardos a que vinieran a rescatar a sus compatriotas. La propuesta fue aceptada; llegó una delegación y comenzaron las negociaciones. Tras prolongados regateos, el corsario acabó por rebajar su precio hasta treinta mil ducados; pero los isleños rehusaron pagar más de veinticinco mil. El moro se desconcertó; los sardos rompieron las negociaciones, y el bajá *furioso por no poder obligar a aquellos insulares a que satisficiesen su demanda*, partió reducido a vender a sus prisioneros al precio que obtuviera en el mercado libre.

Prosiguiendo su ruta hacia el Norte, logró un golpe de mano o dos más; pero enterándose en aquellos momento de que Andrea Doria le estaba dando caza con diecisiete galeras, estimó que la proximidad de Cerdeña y

Córcega se hacía demasiado peligrosa para él, y sé volvió atrás, tomando curso a España. De paso, casi capturaba con todo su estado mayor y su barco, al virrey de Sicilia, el sucesor del duque que había escapado a Murad; y tanta mala suerte hizo que el bajá, menos dueño de sí mismo que aquél, *se mordió las uñas y regó su barba con lágrimas, manifestando así su decepción*.

Su siguiente desembarco, un golpe de mano en los aledaños de Barcelona, le valió cincuenta prisioneros españoles, pero amotinó de tal manera la comarca que tuvo que optar una vez más por buscar suerte en otra parte.

Eligió entonces una localidad vecina de Alicante y desde la cual, poco tiempo antes, algunos moros le habían enviado un mensaje, ofreciéndole una cuantiosa recompensa si consintiese en ir a libertarlos. Presentándose de noche frente a la costa, el bajá despachó una embarcación a tierra a fin de advertir a los moriscos de que había llegado ayuda y que habían de estar listos para salir. A poco tiempo, un sólido grupo de soldados, remando con todas las fuerzas, se aproximó a la playa; luego volvió con más de dos mil hombres, mujeres y niños, cargados de bienes, y embarcados rápidamente los fugitivos, la flota se hizo mar adentro sin haber perdido un solo soldado o pasajero.

Ahora las galeras se encontraban tan atestadas que amenazaban hundirse con los cautivos, los pasajeros y el botín. El bajá se dirigió, pues, directamente hacia Argel, deteniéndose una sola vez para recoger un mercante cargado de trigo, procedente de Ragusa y que se arrojaba a sus brazos. Tres meses después de haber salido de Argel, el gobernador regresó con un botín y un número de prisioneros, que representaban una fortuna. Apenas llegado a tierra, convocó de nuevo a los corsarios profesionales y los invitó a contestar a la siguiente pregunta: ¿Quién era el mejor pirata, él o ellos?

Mientras tanto, Murad Reis seguía su camino, igualmente indiferente hacia los competidores y los bajás. Tres años después de la vuelta de su superior de una expedición que, a fin de cuentas, no habría sido para él más que una excursión de recreo, el gran Reis llevó a feliz término la empresa más espectacular de toda su carrera. Hizo lo que ningún argelino había

hecho antes: cruzó el estrecho de Gibraltar y se fue a merodear por el Atlántico. Hasta los más temerarios piratas se habían limitado a navegar a la vista de la tierra, excepto cuando tenían que hacer las travesías inevitables de una costa a otra del Mediterráneo. Murad salió de Argel en 1585, con tres galeotas de combate. Al hacer escala en Salé, nido de piratas en pleno desarrollo, situado en el litoral de Marruecos, y que había de llegar un par de años más tarde, a ser tan importante como Bujía o Argel, el corsario fue reforzado por algunos bergantines. La bien formada escuadra franqueó entonces el estrecho de Gibraltar y se lanzó a través de las setecientas millas de océano, que la separaban de las Islas Canarias; camino tan desconocido a los musulmanes como lo había sido a los occidentales hacía dos siglos. Murad, habiendo capturado a un hombre que pretendía conocer la ruta, le nombró piloto. Mas cuando, después de varios días de duro azoque sobre los remos y con la ayuda ocasional de las velas (no habían explorado todavía los misterios del voltejeo), llegaron a la vista de algunas islas, el piloto no reconoció su destino y confesó a Murad sus temores de que la escuadra hubiese dejado muy atrás a las Canarias. A eso, Murad contestó:

—Aunque no estuve nunca allí, declaro que lo que tú me dices es imposible. Así, pues, sigue el mismo curso.

Tenía razón y el piloto se equivocaba: a los pocos días vieron surgir en el horizonte calentándose apacible al sol estival, la isla de Lanzarote.

Apenas vista la tierra, los piratas arriaron las velas y bajaron los mástiles para no arriesgar ser descubiertos por los isleños. Caída la noche, se pusieron en marcha. Remando suavemente y en silencio, desembarcaron doscientos cincuenta fusileros en los aledaños de la ciudad principal. La sorpresa fue completa. Los habitantes no tuvieron tiempo de defenderse. Los piratas saquearon la plaza y se llevaron trescientos prisioneros. El gobernador consiguió escapar, pero su madre, su esposa y su hija se vieron arrastradas hacia una de las canoas.

Al despuntar el día, Murad echó anclas junto a la playa e izó el pabellón de tregua, invitando a los habitantes a venir a rescatar a sus amigos y parientes. El gobernador vino primero. Mediante un duro rescate pudo llevarse a su familia. Los demás miembros de la alta sociedad imitaron su

ejemplo de suerte que *sólo los humildes y los solitarios tuvieron que resignarse en su lamentable situación*.

Murad partió sin pérdida de tiempo; mas poco faltaba para que nunca volviese a ver su país. La noticia de sus hazañas le había precedido, y Don Martín Padilla, a quien los vientos tratarían con tanta desenvoltura una docena de años más tarde cuando Felipe II le enviara a tomar represalias contra Inglaterra por los actos cometidos por Essex y Raleigh en las Azores, acechaba al corsario en el estrecho de Gibraltar.

Murad fue advertido a tiempo para evitar caer en manos de Padilla, pero no lo bastante temprano para poder cruzar el estrecho antes de que el español hubiese ocupado su puesto. Forzar el paso era cosa imposible: Padilla disponía de quince galeras de línea. Murad se escurrió hacia un oscuro puerto de la costa marroquí, donde se mantuvo escondido durante un mes, al final del cual aprovechó una noche de tormenta para pilotar su minúscula escuadra a través del bloqueo, llevándola a sus aguas natales.

La proeza siguiente de Murad fue realizada cuatro años más tarde. Esta vez, el pirata cruzaba en alta mar con una sola galera: ¡qué significativo contraste con la era de Barbarroja y de Dragut! Después de haber hecho un par de presas frente a la costa de Córcega, Murad se dirigió hacia Malta, donde encontró un barco francés de *aquellos fieles amigos del turco* —cuyo amable capitán le proveyó de informes sobre una real galera de Malta, *La Serena*, que se hallaba camino a Tripoli.

Murad se apostó junto a cierta isla, seguro de que la galera maltesa debía pasar por allí. Sus subordinados le decían, que iba a perder su tiempo; pero Murad, adicto a la magia negra como todos los hombres de su época, consultó su *libro hechicero* (una ilusión verdaderamente diabólica, dice Haedo, el sabio cronista español), y supo por el oráculo que debía seguir esperando un poco más. Lo cierto es que a la mañana siguiente, la gran galera apareció atravesando su campo de vista; llevaba a remolque una presa turca. El libro hechicero había resultado verídico; pero el tamaño de la víctima suscitaba ciertas dudas acerca de la amabilidad del capitán francés.

El éxito parecía inseguro, —una pequeña galeota contra una galera de primera clase, de alto bordaje—, de modo que Murad estimó prudente dar aliento a su tripulación. Conque reunió a sus hombres en torno suyo y les

hizo una arenga concluyendo con la siguiente peroración destinada a inspirarles:

—No temáis la muerte puesto que habéis dejado vuestro país para buscar fortuna y gloria y para servir a nuestro gran profeta Mahoma.

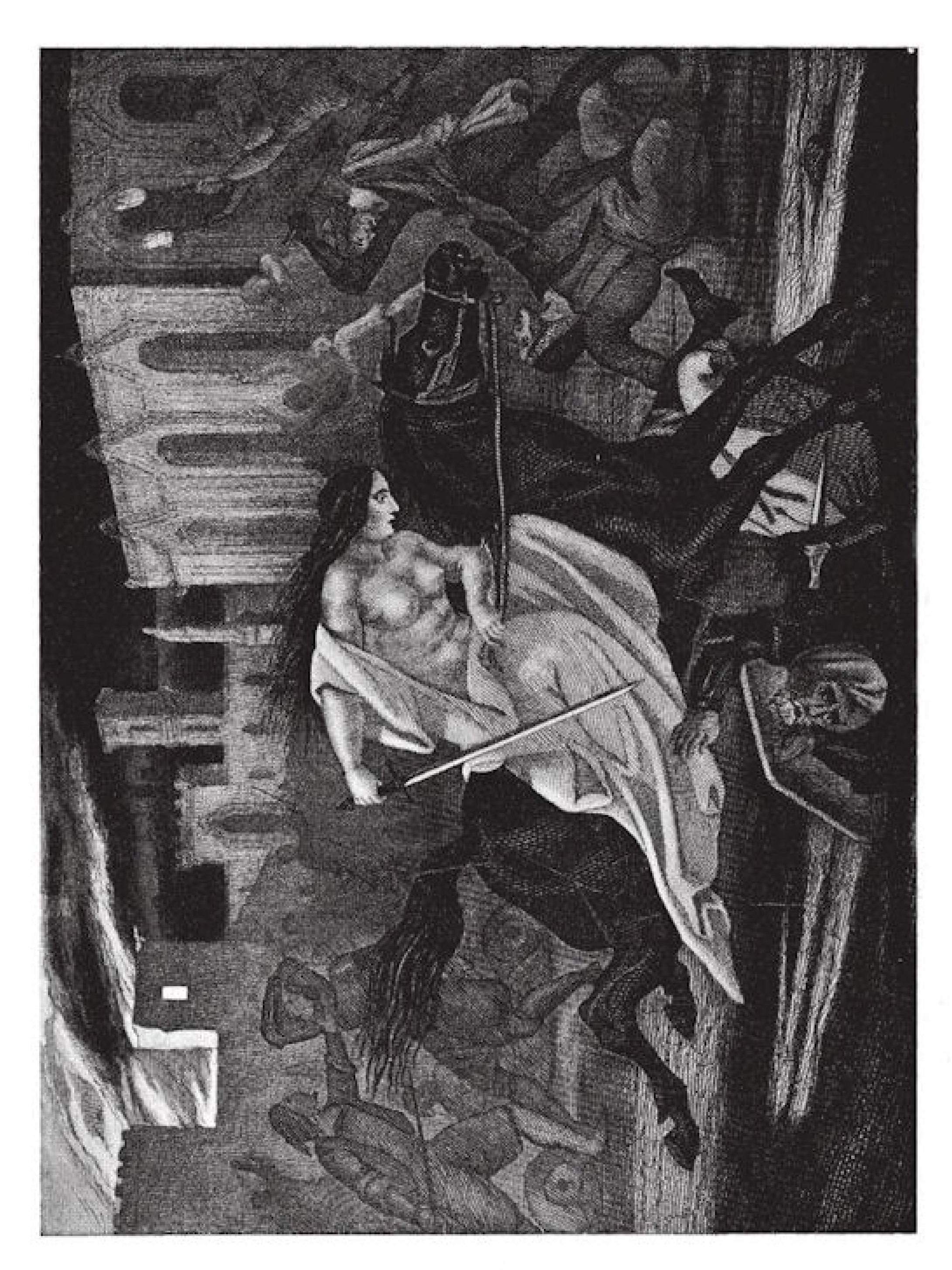
El discurso fue muy aplaudido, y la tripulación vitoreó a su capitán. Mientras tanto, el maltés había huido, y la persecución comenzó a grandes latigazos sobre las espaldas de los esclavos. Los Caballeros eran los últimos en querer huir ante el enemigo; pero el comandante de *La Serena* no podía creer que la galeota fuese el solo barco que le daba caza. Antes de aceptar el combate, ordenó al vigía le señalase el número de las demás embarcaciones que le siguieran. Cuando tuvo la seguridad de que no había ninguna, tomó las disposiciones necesarias para virar a bordo y capturar al insolente corsario. Súpose más tarde que los Caballeros, al descubrir que la galeota navegaba sola, habían exclamado como una sola voz: *¡No puede ser nadie más que el demonio de Murad Reis!*

Una vez más la fortuna tomó el partido de la temeridad. A la primera descarga del cañón del corsario, la mediocre arma repartió sus proyectiles con tanta precisión que todos los artilleros cristianos cayeron muertos o heridos en sus puestos. Este imprevisto despliegue de artillería decidió inmediatamente de la suerte del combate. Indefensos desde un principio, los cristianos tuvieron que entregarse media hora después de comenzada la lucha.

Murad, que tenía motivo para estar contento de sí mismo, se dirigió hacia Argel, mientras sus prisioneros remaban tristemente, obligados a acelerar la llegada al destino que significaba para ellos la esclavitud. Disponiéndose a aterrizar en la costa africana, los argelinos tropezaron en el momento de dar la vuelta a una punta, con un pirata mallorquín *que se encontraba allí al acecho, ocupado en lo mismo a que se dedicaban ellos*. Esta forma de competencia ante sus propias puertas, a la manera de salteadores de caminos, era un asunto demasiado grave para pasarlo por alto cerrando los ojos. Murad se apoderó del mallorquín y procuró proporcionar trabajo a sus tripulantes asignándoles cuarenta y cuatro vacantes en los bancos de remo de la real galera maltesa. A los dos días, el corsario entró en

el puerto de Argel con sus dos presas, —las cuales llevaban la bandera puesta a media asta, según prescribía la costumbre en tales casos—, recibido por repetidas salvas de los cañones grandes y pequeños. Toda la ciudad se había lanzado a la calle para aclamar a su hijo más distinguido, y el bajá no solamente le dio una escolta de jenízaros, sino que le hizo objeto del honor más grande que podía imaginarse, enviándole su propio caballo para conducirle a Palacio.

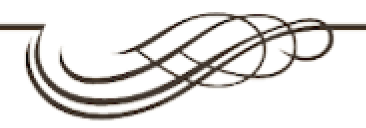
Murad concluyó su carrera como almirante de Argel, cargo al que fue nombrado en 1595. Dejaba el cumplimiento de la mayor parte de sus funciones oficiales a un substituto, e invariablemente se hacía a la mar *por su cuenta*, tan pronto como comenzaba la temporada. Desaparece de la crónica después de haber sido herido cinco veces por los proyectiles de los Caballeros. Se sabe que regresó a Argel luego de su último encuentro; pero la historia no nos dice si murió de sus heridas o si llegó a la edad provecta después de haberse retirado.



Fuga de la encantadora
Lady Julia de Gonzaga

CAPÍTULO IV

EL SIGLO XVII



A fines del siglo, la organización de los corsarios quedaba terminada. Habiendo principiado en la época del primer Barbarroja, los beglerbegs enviados de Constantinopla para gobernar el África Septentrional, habían instalado, como gobernadores de Argel, centro principal de los corsarios, no una mayoría de turcos o de moros, sino de renegados europeos que se encumbraban al primer rango del oficio predominante del país gracias a la fuerza de su puño y a su audacia y habilidad. Algunos de los conversos incluso llegaban al puesto de beglerbeg. Kair-ed-din, hijo de un griego, tuvo por sucesor a un sardo, al que siguió un corso. Ochiali fue calabrés; su sucesor, Ramadán, sardo. Después de él se sucedieron un veneciano, un húngaro, y un albanés. En 1588, las treinta y cinco galeotas de Argel eran mandadas por once turcos y veinticuatro renegados, representantes de casi la totalidad de las naciones cristianas del Mediterráneo y hasta de países más lejanos. Algunos de estos extranjeros habían sido capturados de niños y convertidos al islamismo a la fuerza; mientras que otros habían aceptado la circuncisión de buen grado, tomando nombres musulmanes, atraídos por la fortuna y las aventuras que prometía el mando de un buque berberisco. En 1586, mister John Tipton, primer cónsul de Inglaterra en Argel, informaba

que el tesorero del Hasán Aga, era un eunuco y renegado inglés, hijo de Francis Rowlie un negociante de Bristol. Casi todos los conversos llegados a altos cargos adquirieron una reputación de administradores competentes e incluso humanos.

Mas después de Lepanto, el carácter de la administración sufrió un profundo cambio, cosa fatal cuando un poder descentralizado y que debe manifestarse sobre grandes extensiones, ofrece a servidores corruptos la oportunidad de enriquecerse rápidamente lejos de la vigilancia del gobierno central. Los bajás enviados de Constantinopla acostumbraron a vender su cargo a turcos ricos, incompetentes y bribones en la mayoría de los casos, y animados por la única ambición de recuperar el precio pagado y de sacar tanto dinero como les fuese posible antes de abandonar su puesto. Durante aquel período, los más emprendedores entre los renegados estaban más o menos independientes de la autoridad central, a cambio de la obligación de desembolsarle el diezmo que constituía la principal fuente de recursos del gobierno de Constantinopla. Así, pues, los reis o *generales de las galeras* eran libres de actuar a su antojo. De ahí que volvieran los días de la piratería pura y simple y que fuera a florecer como nunca antes.

En 1606, se produjo un acontecimiento que había de revolucionar tanto la técnica como los objetivos de la piratería. Aquel año, Simon de Danser enseñó a los argelinos el arte de construir *navíos redondos*, esto es, barcos de velas cuadradas y el de maniobrarlos. Fue una transición tan importante como el paso desde la vela hacia el vapor, y quizá, aun más preñado de consecuencias; pues los veleros navegaban por todas partes donde navegaban los vapores, sobrepasando las posibilidades más extremas de las galeras de remo. Desde aquel momento, no solamente el litoral, sino toda la cuenca del Mediterráneo, en invierno como en verano y durante las tempestades como durante las calmas, llegaba a ser accesible a los corsarios; y hasta las largas rutas marítimas seguidas por las grandes flotas españolas de plata y oro se veían infestadas por ellos. Los bandidos expertos del Mar del Norte y de la Mancha: ingleses, holandeses, y franceses, encontraron en demasiadas ocasiones la gallina de los huevos de oro *limpia* antes de que ellos mismos pudiesen apoderarse de su producto; lo cual, claro está, les causó un vivo resentimiento, dando origen a nuevas

complicaciones; pues el verse frustrado del botín antes de haberlo capturado es cosa tan aflictiva como dejárselo robar después.

El bienhechor de los corsarios, Simon de Danser (apodado, a veces, *El Viejo*, para distinguirle de su hijo que le sucediera en el oficio) principió como simple marinero de Dortrecht. Llegado a ser capitán de un barco, se convirtió en corsario al servicio de los Estados Generales neerlandeses durante la insurrección contra España. Tras una infructuosa expedición hacia el Mediterráneo, Simon de Danser hizo escala en Marsella con objeto de reparar averías y de cargar aprovisionamientos; mas la tentación ejercida por ese puerto tan animado, resultó demasiado fuerte. Habiendo gastado todo el dinero que poseía, vendió su barco y dispuso del producto de la venta lo mismo que de sus propios bienes. Perdido su mando, reclutó a algunos *nervi* del puerto, robó una pequeña embarcación y se hizo a la mar *por su cuenta*, convirtiéndose así en pirata auténtico. A poco tiempo, capturó un barco grande, al que se mudó con su tripulación. Numerosos marinos ingleses y moros se reunieron con él y no habían transcurrido muchos meses cuando se encontró a la cabeza de una pequeña flota cuya unidad más grande llevaba a bordo trescientos hombres y sesenta cañones. Habiéndose elevado así al rango de una potencia naval, hizo causa común con un pirata inglés de nombre Warde; lo cual aumentó singularmente su fuerza.

No fue, sin embargo, sino en 1606 cuando Simon de Danser se estableció en Argel, donde tenía ya tal fama que le valió una acogida calurosa. Entonces fue cuando enseñó a sus nuevos amigos el arte de la construcción naval moderna, recibiendo como recompensa la base y el mercado que requerían sus actividades. Su colega Warde prestó el mismo servicio a Túnez y fue recompensado de la misma manera.

Durante tres años, el holandés cruzó por el Mediterráneo, logrando lucrativos golpes de mano y ganándose una gran fortuna. Se hizo construir un palacio en Argel, donde agasajó a bajás y beyes. Cierto día, recibió la noticia de que una escuadra inglesa y una española surcaban el Mediterráneo con orden de capturarlo vivo o muerto. No ignoraba tampoco las inquietantes historias sobre la vida insegura de los ricos extranjeros establecidos en Argel. Comenzaba a sentir también escrúpulos de

conciencia: no había abjurado nunca la religión cristiana como lo habían hecho tantos hombres de su especie. En suma, decidió retirarse a la vida privada.

Mas el problema de su respetabilidad presentaba ciertas dificultades. No resultaría fácil dejar Argel llevándose su fortuna. Más difícil todavía sería encontrar un país donde fuera bienvenido, ya que habían puesto precio a su cabeza en todas partes donde deseaba establecerse por el resto de su vida. El segundo problema fue resuelto primero. Después de algunas negociaciones con el rey de Francia, Enrique IV, Simon de Danser consiguió comprar el perdón de este monarca y se preparó para pasar de las ganancias de Argel a los encantos de París. Y es que el soberano francés, al mostrarse clemente hacia el pirata, se dejaba guiar por un motivo que por lo pronto se cuidaba de revelar.

La fuga de Argel fue llevada a cabo con una astucia que le ahorró gastos en dinero sonante. Cierto día entraron en el puerto cuatro buques piratas cargados de mercancías selectas, que fueron puestas en venta. Danser las compró casi por entero; luego subió a bordo so pretexto de pagar allí el precio convenido. Como de costumbre, los remos de aquellos barcos eran manejados por esclavos cristianos. Ocurrió un incidente: mientras la mayor parte de las tripulaciones musulmanas se hallaban en tierra, estalló una riña, organizada de antemano, entre los esclavos y los guardias moros, apostados a bordo. Estos últimos fueron dominados y muertos a excepción de algunos oficiales que debían servir de rehenes caso que la empresa saliese mal. Dueño entonces de cuatro navíos, Danser se hizo mar adentro, y llegó felizmente a su retiro preferido, el puerto de Marsella.

Allí, y a despecho del perdón real, el holandés tuvo una recepción tan hostil que al recorrer las calles tenía que hacerse acompañar por una guardia de corps de matones, que le escoltaban con revólveres cargados y listos para disparar. Muchos mercaderes de la ciudad habían sufrido pérdidas severas a manos del holandés, y tuvo que indemnizarlos antes de salir de Marsella. Después prosiguió su camino hacia París, obedeciendo una orden del rey. Desde la capital, envió un mensaje a Holanda en el mes de Diciembre de 1609, avisando que había obtenido el real perdón y que, por lo tanto, ya no

se encontraba fuera de la ley, añadiendo la información, en apariencia poco coherente con el resto, de *que la reina acababa de dar a luz una hija*.

Esta niña, bautizada Enriqueta María, había de ser más tarde la esposa de Carlos I de Inglaterra.

Fue entonces cuando el rey de Francia divulgó la misión a que había destinado a su nuevo súbdito. Los franceses acababan de querellarse con sus antiguos aliados y una flota estaba siendo puesta en pie para acometer contra la Goleta, en Túnez. Enrique IV, recordando oportunamente un viejo refrán que aconseja emplear a un ladrón para coger a otro, nombró al corsario jefe de una escuadra de la expedición. La empresa salió a maravilla: los buques del bey fueron quemados y llevados a Francia y cuatrocientos cincuenta cañones, más un botín de cuatrocientas mil coronas.

Siete años después, sin embargo, los corsarios se desquitaron con el apóstata. La historia es relatada con todo lujo de detalles por Williams Lithgow, escritor y viajero, que fue testigo ocular del asalto a La Goleta.

Llevaba allí como cinco semanas —escribe Lithgow—, cuando me cupo la buena suerte de ver llegar, el 16 de febrero, un barco holandés, el *Meennin* de Amsterdam, procedente de Tetuán con destino a Venecia. A bordo de este barco encontrábase cierto capitán de nombre Danser, el cual había sido en otro tiempo un reputado pirata y un famoso comandante del mar, así como un muy viejo enemigo de los moros. Era enviado en calidad de embajador por el rey de Francia, con misión de hacerse entregar veintidós navíos franceses capturados y que debían ser devueltos. Aquello fue un estratagema del bajá para atraer a Danser hacia la ciudad, no obstante que el holandés estaba retirado del servicio y se había casado en Marsella.

Llega, pues, al puerto, acompañado por dos señores franceses que bajan a tierra para cumplimentar al bajá.

Son recibidos muy amistosamente, y al día siguiente el bajá con un séquito de doce personajes se va a bordo a hacer una visita. Danser considera como un honor muy grande el que el bajá se presente en persona. De manera que le recibe con todas las atenciones que le son debidas, al son de la trompeta y en medio del trueno de los cañones. El encuentro fue de los más cordiales entre el hipócrita bajá, y Danser lleno de gratitud, pues

aquella mañana le habían devuelto los barcos, completamente equipados y provistos de todo. Cuando hubieron bebido más de la cuenta, el bajá invitó a Danser a ir a verle al fuerte, a la mañana siguiente; invitación que Danser aceptó por desgracia suya. A la hora convenida, el holandés bajó a tierra con doce señores, y al aproximarse al castillo vio venir a su encuentro a dos turcos. El grupo franqueó el puente levadizo; mas apenas hubo entrado Danser por debajo de la bóveda, se cerraron las puertas y su séquito tuvo que esperar fuera.

Danser fue conducido ante el bajá y acusado de haber robado a los moros numerosos barcos, gran cantidad de botín y excesivas riquezas, como también de haberles dado muerte sin la menor compasión. Acto seguido, le decapitaron y arrojaron su cuerpo al foso. Hecho esto, todos los cañones dispararon para hundir el buque de Danser, el *Meermin*, pero éste logró escapar, salvando los más grandes obstáculos.

En cuanto a los señores dejados en tierra, se les acompañó en forma cortés y sin molestarles en modo alguno hasta sus barcos; es decir, hasta los barcos que acababan de serles devueltos, y una vez a bordo de los cuales se hicieron a la mar rumbo a Marsella.

Toda Europa, y Holanda en particular, debían continuar aportando al personal berberisco, más de una contribución apreciable; pero ninguno de estos servicios puede compararse al que prestara al Islam el marino de Dordrecht, enseñándole a construir y a aparejar navíos con la misma habilidad que los cristianos.

Los corsarios no tardaron en aprender la lección de Danser. Maniobrando sus nuevos veleros, extendieron constantemente el campo de sus expediciones al ver que los barcos de vela no solamente les permitían un radio de acción más amplio, sino que además los libraban de la necesidad de transportar víveres para cien o doscientos esclavos remeros. El tráfico a través del Atlántico se convertía cada vez más en su meta principal; pues había adquirido una importancia de primer orden, en tanto que los golpes de mano sobre la costa de España resultaban mucho menos fáciles después de la expulsión de los últimos moros de Andalucía en 1610. Sin la complicidad de ribereños simpatizantes, las incursiones se hacían

más arriesgadas en el mismo grado en que los asaltos en alta mar llegaban a ser más provechosos.

No había de transcurrir mucho tiempo para que el terror que hasta entonces dominaba a los estados mediterráneos se transmitiese a los reinos del Norte. Ya en 1616, sir Francis Cottington, embajador de Inglaterra ante la corte de España, escribía al favorito de Carlos I, el duque de Buckingham:

> El poderío y la audacia de los piratas berberiscos, tanto en el Océano como en el Mediterráneo, han tomado ahora una envergadura tal que no se recuerda ningún acontecimiento que haya causado en esta Corte una tristeza y depresión comparables a las que están suscitando las diarias noticias sobre los excesos de aquéllos. Su flota se compone en total de cuarenta veleros de doscientas a cuatrocientas toneladas cada uno; su capitana desplaza quinientas. Operan divididos en dos escuadras; una de dieciocho velas, patrulla constantemente en las aguas de Málaga y a la vista de la ciudad; la otra, frente a Cabo Santa María, entre Lisboa y Sevilla. La escuadra que se encuentra dentro del estrecho acaba de entrar en la rada de Mostil, ciudad de la provincia de Málaga donde su artillería bate el puerto y el castillo. Indudablemente, habría tomado la ciudad, de no acudir en su ayuda soldados de Granada. Pero aun así capturaron varios buques, entre otros tres o cuatro de la costa occidental de Inglaterra. Obligaron a dos grandes barcos ingleses a encallar sobre la playa; luego ellos mismos desembarcaron en la costa y los quemaron. Desde entonces no se alejan de las aguas de Málaga, interceptando todas las naves que pasan y paralizando así todo el comercio con aquella parte de España.

Entre 1569 y 1616, la flota de los corsarios incluyendo en total unos cien buques, había capturado cuatrocientos sesenta y seis barcos británicos, cuyas tripulaciones fueron vendidas como esclavos. Los cónsules de Inglaterra en Argel escribían incansablemente a su gobierno pidiendo una intervención con objeto de aliviar la suerte de los prisioneros ingleses y apremiando para que se tomasen medidas contra la creciente insolencia de los argelinos. En 1631, el cónsul se dirigió directamente al rey señalando que si los rescates no eran pagados sin pérdida de tiempo, habría pronto en Argel un millar de esclavos británicos; solamente de su última expedición, los corsarios habían traído cuarenta y nueve veleros ingleses. Su carta terminaba con la siguiente advertencia: *Dicen que si Vuestra Majestad no se da prisa en enviar los rescates, irán a Inglaterra y sacarán a los hombres de la cama, como acostumbran hacerlo en España*.

Aquello no era una amenaza vana. Poco después, no menos de treinta corsarios, procedentes de su nueva base de Salé, en Marruecos, devastaban

las costas del Atlántico. Uno de ellos fue capturado realmente en el estuario del Támesis. La población del oeste de Inglaterra se puso tan nerviosa que apagaron al faro de Lizard porque *guiaba a los piratas*. El Canal no era más seguro para los mercantes que descuidaban de navegar con caravanas. En 1625, el alcalde de Plymouth hacía saber que en el curso de aquel año, los berberiscos habían capturado un millar de marinos de las regiones occidentales.

El viaje más largo emprendido alguna vez por aquellos merodeadores fue el de Islandia. El jefe de la expedición era, al igual que Danser, un holandés; pero a diferencia de éste, había *tomado el turbante*. Se llamaba Jan Jansz y era popular entre los moros bajo el nombre de Murad Reis. Para evitar confusión con el Murad precedente, el discípulo de Barbarroja y Ochiali, le citaremos con su nombre europeo.

Jan Jansz, lo mismo que casi todos los marinos holandeses que se hicieron piratas, principió su carrera por cuenta de los Estados Generales, luchando contra los españoles durante la guerra de independencia. Pero este método de guerra casi legal dejaba más gloria que provecho, por lo cual Jansz se extralimitó en su misión, alargando su camino hasta la costa berberisca. Allí hostigó a los barcos de todas las naciones cristianas sin distinción, y aun sin eximir los de Holanda; salvo que cuando atacaba a algún buque español, no dejaba nunca de izar los colores del príncipe de Orange, a manera de homenaje a su país natal. Al acometer contra las naves de las demás naciones, enarbolaba la Media Luna roja de los turcos.

Al principio navegaba como segundo de un famoso corsario de nombre Solimán Reis de Argel. Muerto su jefe en 1619, se estableció en Salé. Este puerto (su nombre daba náuseas a toda la cristiandad) gozaba de una situación admirablemente adaptada a la nueva forma de la piratería, puesto que se encontraba sobre la costa del Atlántico, a sólo cincuenta millas de Gibraltar, permitiendo así a los corsarios acechar todos los barcos que pasaban por el estrecho y, lanzándose de un salto, cerrar el paso a los correos de las Indias Orientales y de Guinea. La flota de Salé era poco numerosa, —dieciocho buques en total—, sus unidades habían de ser pequeñas porque una barra impedía el acceso al puerto a las embarcaciones de mayor calado, excepto cuando se las descargaba previamente.

Nominalmente, el puerto se hallaba bajo la autoridad del emperador de Marruecos; pero poco tiempo después de la llegada de Jansz, los habitantes de Salé se declararon independientes, proclamando lo que de hecho era una República de piratas, gobernada por catorce capitanes con un presidente que asumía al mismo tiempo el rango de almirante. El primer electo fue el holandés, el cual, deseoso de demostrar a sus compatriotas adoptivos en qué grado se había convertido en uno de los suyos, casó con una morisca, aunque tenía mujer e hijos en Haarlem.

Bajo la hábil administración de Jansz, los negocios prosperaron. Pronto el jefe de Estado tuvo que buscarse a un suplente. Eligió para este cargo a un compatriota, Mathys van Bostel Oosterlynck. El vicealmirante celebró su nombramiento, imitando el ejemplo de su jefe, es decir, haciéndose musulmán y casándose con una española de catorce años, pasando por alto que una esposa y una hija le echaban de menos en Amsterdam.

Jansz, gracias a las presas capturadas, a sus rentas de almirante, que incluían los derechos de anclaje, de pilotaje y demás ingresos del puerto, y a las comisiones cobradas sobre las mercancías robadas, acabó pronto por hacerse inmensamente rico. Mas por fastidiosa que a veces le pareciese la rutina del oficio, no dejó de ser pirata en alma y cuerpo, aprovechando toda oportunidad para salir de caza. Durante una de sus expediciones, en noviembre de 1622, mientras tentaba su suerte en la Mancha, se le agotaron los víveres y tuvo que hacer escala en el puerto de Veere, en Holanda, para completar sus aprovisionamientos. Empresa aparentemente arriesgada; pero el almirante de Salé era súbdito del emperador de Marruecos, y éste acababa de firmar un tratado con los Estados de Holanda. Así es que Jansz podía reclamar legalmente los privilegios del puerto, aunque fue recibido de una manera bastante fría.

La primera persona que vino a visitarle a bordo fue la señora Jansz, holandesa, acompañada por todos los pequeños Jansz.

Su mujer y todos sus hijos —cuenta un escritor contemporáneo— subieron a bordo para suplicarle que abandonase el buque; los familiares de los tripulantes imitaron su ejemplo, pero fue en vano, pues aquéllos sentían demasiada rabia hacia los españoles y demasiado afán de botín… No solamente rehusó la dotación dejar el barco, sino que aún se vio aumentada

por algunos reclutas, no obstante la severa orden de la municipalidad que prohibía a cualquier persona tomar servicio a bordo de aquel barco. Y es que después de casi medio siglo de guerra contra España, los tiempos eran duros para Holanda; la juventud de Veere se sentía tentada mucho más por la esperanza de una vida opulenta, ganada saltándole al cuello al viejo enemigo, que asustada por el descontento de los concejales, y Jansz salió de Veere, teniendo a bordo más gente que cuando había entrado.

Algunos años después, Jansz volvió a hacer escala en Holanda. Esta vez acababa de escapar a un desastre. Había tropezado frente a la costa con un gran buque que ostentaba el pabellón holandés. Olvidándose momentáneamente de los tratados, Jansz *se enamoró en seguida de aquel hermoso barco e intentó apoderarse de él*. Es probable que de triunfar el corsario, los juristas le hubieran sugerido un medio de reivindicar las ventajas del tratado. Mas el asunto tomó un cariz distinto: Cuando Jansz se presentó a lo largo del navío, el pabellón holandés fue arriado, se izó el estandarte de España, y en un abrir y cerrar de ojos el puente se cubrió de soldados españoles. Los acorralados piratas se salvaron milagrosamente tras una lucha desesperada, que les costó gran número en muertos y heridos, y se estimaron felices de poder refugiarse en el puerto de Amsterdam.

Jansz pidió a las autoridades auxilio para sus enfermos y heridos, lo cual le fue negado fríamente. El infeliz pirata había intentado violar el tratado; había sufrido un fracaso, recibiendo el merecido castigo. ¡Y ahora le infligían otra pena al verse negar toda ayuda, como si hubiese tenido éxito! Ni siquiera se le permitió enterrar a sus muertos, de suerte que el único medio de desembarazarse de los cadáveres que se pudrían a bordo de la nave, fue echados debajo de la helada superficie del agua.

Después de varios años relativamente malos, pasados en el estrecho de Gibraltar, Jansz resolvió tentar la suerte en una región hasta la que aún no se había aventurado ningún pirata, ya fuera berberisco u otro. En 1627, enganchó como piloto a un esclavo danés que pretendía haber visitado Islandia, y le dio órdenes de conducirle a aquellas tierras lejanas. Las tres naves de Jansz llevaban, además de marinos moros, a tres renegados ingleses.

Para aquella época, semejante viaje constituía una empresa en extremo audaz; pero los resultados no respondían en un modo alguno a los riesgos corridos. Los piratas saquearon la capital, Reykjavik, mas por todo botín se llevaron una cantidad de pescado salado y algunas pieles, y para calmar su desengaño, capturaron y arrastraron hacia sus barcos a cuatrocientos (ochocientos, según algunos) islandeses, hombres, mujeres y niños.

A su regreso, Jansz instaló su cuartel general en Argel. Poco después, tuvo la mala suerte de caer en manos de los valientes Caballeros de Malta.

El buen padre Dan, que relata esta historia, cuenta también que al pasar ante la casa de Jansz después de que la noticia de su captura había llegado a Argel, vio a más de cien mujeres acudir para expresar a la señora Jansz mora sus condolencias por los infortunios de su esposo. No se sabe de qué manera Jansz logró recuperar su libertad; pero lo cierto es que era libre de nuevo en 1640, operando una vez más al servicio del emperador de Marruecos.

El 30 de diciembre de aquel año, un navío holandés entró en el puerto de Salé. Jansz era por entonces gobernador de la ciudadela. El barco traía al nuevo cónsul neerlandés acompañado —¡oh, grata sorpresa!— por la hija del pirata, Lysbeth, una joven bastante atractiva.

El encuentro conmovió a todos los presentes. Jansz aparecía sentado con gran pompa sobre un tapiz, apoyando el cuerpo en almohadas de seda y rodeado de todos sus servidores. Cuando el padre y la hija se encontraron cara a cara uno con otra, *los dos se echaron a llorar y tras de haber conversado durante un rato, Jansz se despidió con ademanes de monarca*. Luego, Lysbeth se fue a vivir al lado de su padre en el castillo que tenía en Maladia, a algunas millas en el interior, *pero la opinión general a bordo era que estaba harta de aquella gente y de aquel país*. Lo cierto es que ya en agosto regresó a Holanda, y no se volvió a hablar de ella. Es de suponer que se casó con algún digno holandés que no tenía nada que ver ni con el mar ni con Marruecos.

¿Cómo murió Jansz? Nadie lo sabe. La sola indicación que tenemos y que no presagia nada bueno, se encuentra en una biografía del corsario, escrita por el maestro de escuela de Ostzaan y que termina con esta frase: *Su fin fue muy penoso*.

Durante el siglo XVII, la piratería tomó un desarrollo tal que ya no es posible poner de relieve a cada uno de los capitanes. Las principales rutas transatlánticas, sin hablar de los riesgos habituales de la navegación en aquella época, se convirtieron en tan peligrosas como los caminos más apartados de Calabria o de Albania en vísperas de la primera guerra mundial. El comercio se encontraba en condiciones lamentables; no eran cosa rara las hambres en las ciudades, ni la dispersión de las familias, ya sea que sus miembros se viesen separados para siempre, o que los hogares se disolviesen, arruinados por los rescates pagados a fin de arrancar a los horrores de la esclavitud, a los familiares raptados. En realidad, aquel mal tan arraigado debía su existencia a la torpeza de la política de los estados cristianos de Europa. Los turcos ya no eran lo suficientemente fuertes para proteger a sus hermanos de la costa berberisca. Si todas las potencias, atormentadas de esta manera, o al menos tres o cuatro de entre ellas, se hubiese puesto de acuerdo, uniendo sus fuerzas, en cualquier momento habrían podido barrer a los piratas del África Septentrional. Mas precisamente tal unión era imposible. Cuando Francia estaba en guerra contra España, encontraba en los moros aliados útiles. La política indujo a los holandeses a adoptar, a principios del siglo XVII, una conducta análoga: veían con agrado que los piratas saqueasen a los enemigos de su comercio cada vez más próspero. En uno u otro momento, los suecos y los ingleses obraban de la misma manera. Como resultado, los estados civilizados del Occidente, en vez de exterminar a los bandidos, les pagaban tributos por no molestar a sus propios barcos; compromiso con que aquéllos sólo cumplían cuando les daba la gana. Y es que se sentían al abrigo de represalias tanto si faltaban a su palabra, como si se entregaban a actos bárbaros.

Ocasionalmente, tal nación, exasperada por una serie de agresiones por parte de los berberiscos, hacía una tentativa de represalias; mas estas expediciones aisladas y, a menudo, mal preparadas, a las que el apoyo oficial sólo se daba de labios afuera, apenas si traían enmienda alguna. Inglaterra, Francia, España, Holanda o Suecia, despachaban una escuadra que, apareciendo en el puerto de Argel, Trípoli, Bugle o Túnez, disparaba algunos cañonazos. Entonces el almirante era recibido por el bajá o el bey, el cual se dignaba aceptar graciosamente un magnífico regalo y firmaba un

nuevo tratado, prometiendo ya no molestar nunca más los navíos de aquella nación particular, ni conservar en cautividad a ninguno de sus súbditos. Apenas ida la flota, los piratas volvían a poner manos a la obra. En 1620, sir Robert Mansell fue enviado por el gobierno inglés con la misión de hacer cumplir tal promesa, y lo consiguió. Mas antes de que hubiese regresado a Inglaterra, cuarenta mercantes británicos habían sido apresados en las rutas comerciales y llevados a los puertos argelinos.

Cromwell fue el primer soberano inglés que rehusó toda transacción con los corsarios berberiscos. Envió en 1655 una escuadra bajo el mando de Blake con instrucción de darles caza y de exterminarlos. El gran marino disponía de una fuerza suficiente para asegurarse el éxito. Entrando atrevidamente en el puerto de Túnez en medio de las salvas de los cañonazos de la fortaleza, Blake quemó todos los buques que allí anclaban. Luego se dirigió hacia Argel y llegado a esta ciudad, se llevó a todos los esclavos originarios de Inglaterra, Escocia, Irlanda y las islas anglonormandas, que encontró a su alcance. El intransigente protector y el heroico almirante habían mostrado a Europa lo que un monarca firme y un marino capaz podían hacer contra aquella peste. La victoria fue cantada por toda la cristiandad y celebrada públicamente con panfletos como éste:

> Los bárbaros piratas a orillas tunecinas han sentido los efectos de su mano vengadora.

En el curso de los veinte años siguientes, se pusieron en pie toda una serie de expediciones punitivas; mas ninguna de ellas dio resultados, hasta el día en que sir Edward Spragg, imitando el ejemplo de Blake, quemó la flota argelina en el puerto de Bujía, en 1671, con la consecuencia de que el populacho se sublevó, asesinando al aga y entregando su cabeza a los británicos, ansioso de demostrar así que deseaba paz. Los saludables efectos de aquella enérgica acción duraron cinco años, y fue entonces necesario enviar a John Narbrough para que pusiese una vez más en razón a los argelinos. Pero en vez de someter la plaza a un bombardeo, Narbrough prefirió adoptar la habitual manera suave, pagando seis mil duros a cambio de la liberación de cierto número de cautivos ingleses. El mismo almirante fue enviado de nuevo en 1677, esta vez para castigar a los piratas de Trípoli, cuya insolencia no había hecho más que crecer a tiempo que se reprimía a

sus hermanos del Norte. Tras interminables palabrerías con el bey, Narbrough acabó por darse cuenta de que no había nada que ganar con este método. Decidió recurrir a medidas más eficaces. A media noche despachó al interior del puerto doce embarcaciones provistas de bombas incendiarias, bajo el mando de su primer teniente Cloudesley Shovell (que llegó a ser el famoso almirante Shovell). En menos de una hora, todos los barcos enemigos eran presa de las llamas, *con gran asombro de los turcos*. De una manera o de otra, debió haberse recogido de paso algún botín; pues a la mañana siguiente, el almirante hizo repartir entre sus valientes oficiales y marinos, como recompensa, la suma de mil novecientos cincuenta y seis duros.

Hasta el momento en que se infligió a los piratas el castigo final, o sea un siglo y medio más tarde, parece que la perspicacia de ciertos prisioneros les causó más daño que las escuadras de represalias. Un encuentro de este orden es descrito de manera pintoresca en un folleto de 1681, intitulado: *Relato verídico del reciente y sangriento combate entre el capitán Booth del Aventura y Hadje Alí, capitán del Dos leones y Corona de Argel, ocurrido el 17 de septiembre de 1681 a la altura de Cabo de Trafalgar*.

El buque argelino estaba armado de más de cuarenta cañones gruesos y de algunos pequeños. Llevaba a bordo trescientos veintisiete soldados turcos y moros, y su dotación incluía ochenta y ocho esclavos cristianos. Su comandante, Hadje Alí, era un renegado danés, nativo de Copenhague.

El Aventura estaba dando caza a un pequeño velero francés, cuando al alba de aquel día, su vigía señaló el poderoso barco argelino, el cual llevaba a remolque una presa inglesa. Los moros que la tripulaban se apresuraron a subir a bordo de su propia embarcación, abandonando la presa a su suerte. El capitán la amarinó, halló a dos esclavos ingleses escondidos en la bodega y les ordenó seguirle de cerca con el barco mientras diera caza al argelino.

A la una de la tarde, las dos naves se encontraban bordo a bordo. Se desarrolló una furiosa batalla que continuó hasta las nueve, momento en que ambos adversarios habían sufrido tantas averías en los palos y aparejos que, se desengancharon, ante la necesidad de proceder a las reparaciones indispensables. Poco después se reanudó la lucha, continuando toda la noche, hasta las nueve de la mañana siguiente. Entonces se produjo un

accidente que pareció sellar la suerte de los ingleses. Dejemos la palabra al capitán Booth:

> Hacia las nueve de la mañana, acababa yo de retirar a un hombre del armamento de cada una de las piezas del entrepuente donde mejor podian pasarse sin él, para armar los cañones de la toldilla, y uno de los inválidos del rey, que tenía allí su puesto de combate, llenando los proyectiles de pólvora, estaba introduciendo la pólvora en tres cartuchos, cuando de pronto una gruesa bala enemiga cayó sobre la pieza, alcanzando los tres cartuchos que tenía en la mano. Los cartuchos se encendieron y le arrojaron fuera de su puesto, haciendo saltar las siete u ocho granadas que había allí. Estas granadas mataron o hirieron a todos los hombres en torno mío y fue milagro el que yo mismo me salvara con una ligera herida en el cuello causada por un casco de granada.

Por el más grande de los azares, en el instante siguiente se abatió el palo mayor del argelino e inmediatamente después, los piratas pidieron cuartel.

Ambos buques habían sufrido averías graves. A bordo del pirata encontraron a Hadje Alí y a cinco de sus oficiales cubiertos de heridas. Cuatro de éstos eran renegados de Holanda y Hamburgo; el quinto era un sobrino del gobernador de Argel. También capturaron a un viejo turco, un antiguo almirante de Argel, de nombre Abram Reis, *que participaba en el viaje por placer suyo*. Un esclavo cristiano del navío pirata declaró al capitán Booth, que sin la intervención de Abram Reis, de ese orgulloso anciano que no buscaba más que su placer, los piratas se habrían entregado mucho tiempo antes; pero el viejo *alentaba a los turcos hablándoles de los triunfos que arrebató en tiempos pasados a los cristianos, y citando sus combates contra los buques de guerra holandeses, su encuentro con Sir Richard Beach que mandaba el Hampshire, y otras muchas contiendas…*

El cambio de la política francesa y el desarrollo comercial de Francia bajo Luis XIV acabaron por arrojar este país a brazos de los enemigos de los corsarios, y desde aquel momento los franceses, imitando el ejemplo inglés, emprendieron varias expediciones punitivas contra los moros, sin gran éxito hasta el siglo XIX.

Una de estas expediciones, la de 1683, es característica a la vez de los métodos y de la brutalidad empleados en aquellos conflictos. El marqués de Duquesne, comandante de la escuadra francesa, disparó seis mil proyectiles sobre Argel, matando ocho mil personas y destruyendo gran número de casas. El populacho se sublevó, asesinó al bey y eligió como su sucesor al

capitán de las galeras Hadji Hasan, apodado *Mezzomorto* (medio muerto) a causa de su aspecto cadavérico. El nuevo bey envió un mensaje al almirante amenazando sujetar a un francés de Argel a cada boca de cañón, si no cesaba inmediatamente el cañoneo. No era una amenaza vana. Al continuar el cañoneo, el bey eligió su primera víctima, Jean Le Vacher, vicario apostólico. El noble anciano que había sacrificado treinta años de su vida al servicio de los infelices cautivos cristianos, fue arrastrado hacia el muelle, atado a una boca de cañón y lanzado en dirección de la flota francesa. Ello no obstante, los franceses sólo retiraron su escuadra después de haber agotado sus municiones. Cuando a mediados de Agosto, la flota salió de Argel, veinte franceses más, entre ellos el propio cónsul, habían sufrido la suerte del venerable sacerdote.

Cinco años después, los franceses reanudaron el cañoneo, y cuarenta y ocho franceses más fueron disparados por los piratas. Puede verse en el *Museo de la Marina*, en París, un viejo cañón capturado en Argel y que había recibido el nombre de *La Consular* por haber lanzado al aire al cónsul.

Y aquello continuó durante más de un siglo: un puñado de mercaderes independientes de la costa africana, capturando enormes cantidades de dinero y de esclavos, sufriendo represalias, humillándose, firmando alianzas, violándolas, y cobrando, en virtud de acuerdos o bien a la fuerza, tributos a todas las naciones del mundo occidental.

Un incidente, aparentemente sin gran alcance, pero harto significativo, mostrará mejor que nada el carácter extraño de las relaciones de los piratas con Europa. En 1780, el bey de Argel compró al gobierno sueco diez cañones. Las piezas habían sido ensayadas por el fabricante; pero ello no satisfacía a los corsarios quienes quisieron hacer un ensayo por su parte. Después de haber cargado el primer cañón de pólvora, llenándole hasta la mitad, acercaron la mecha. El cañón hizo explosión, matando a dos argelinos e hiriendo a algunos hombres más. Aunque el accidente no pudo ser imputado sino a la ligereza de los piratas, el cónsul tuvo que pagar una fuerte indemnización. El bey pidió quinientas libras nada más que por la nariz estropeada de uno de los corsarios. En total, el negocio costó al gobierno sueco cerca de siete mil libras. Tenemos la impresión de asistir a

una de las querellas habituales entre dos estados igualmente soberanos, hasta que recordamos que se trata de una transacción entre un gobierno cristiano y un nido de ladrones.

Al fin se levantó una potencia joven, una potencia situada fuera de Europa, y que osó negar el tributo pedido por los corsarios berberiscos. Apenas nacidos, los Estados Unidos habían sido obligados a aceptar la misma humillación que deshonraba a las naciones del Viejo Mundo, pagando entre 1785 y 1789 al bey de Argel un inmenso tributo anual en efectivo por la concesión meramente nominal de una carta de franquicia para sus mercantes. En 1798, el señor Eaton, cónsul americano en Túnez, enviado a Argel con la misión de conducir allí cuatro barcos que representaban el tributo de los Estados Unidos, escribía a su gobierno: *¿Es creíble que esa bestia coronada (el bey) tenga por tributarios a siete reyes de Europa, dos Repúblicas y un continente, cuando su entera fuerza naval es inferior a dos escuadras de buques de línea?* Y sin embargo, al año siguiente, el tributo ascendió a cincuenta mil dólares, veintiocho cañones y diez mil proyectiles, sin contar una gran cantidad de pólvora, de beta y de alhajas.

Finalmente, la opinión pública de los Estados Unidos se indignó en grado tal que el Congreso ordenó la construcción inmediata de una flota para poner fin a la cuestión de los corsarios. La amenaza de medidas radicales no tardó en producir efecto en el bey: aceptó dejar tranquilos a los barcos americanos con tal que el Presidente le regalase una fragata convenientemente equipada con pólvora y armas. Al enterarse de ello, el bey de Túnez se apresuró a escribir por su parte al Presidente explicándole que *le sería imposible asegurar por más tiempo la paz*, si no le enviaba en el acto diez mil fusiles con sus accesorios y cuarenta cañones. El sultán de Marruecos, no queriendo quedarse atrás, presentó a su vez su demanda. Pero el yusuf de Trípoli echóselas de potencia perjudicada y declaró la guerra el 15 de Mayo de 1801, haciendo derribar el asta de la bandera del consulado americano.

La joven República aceptó el reto, eligiendo su hora. En 1803, el comodoro Edward Preble se dirigió hacia Gibraltar con una escuadra de

flamantes buques de guerra. El *Philadelphia* de treinta y seis cañones y el *Vixi* fueron enviados a establecer el bloqueo del puerto de Trípoli.

El 31 de octubre, el *Philadelphia* encalló al dar caza a un navío que intentaba entrar en Trípoli, forzando el bloqueo. Pese a todos los esfuerzos, no se logró ponerlo a flote, y pronto los tripulantes vieron acercarse al buque varado, enjambres de embarcaciones. El resultado del combate que iba a librarse era fácil de prever. Los americanos, no obstante su heroica defensa, fueron hundidos por fuerzas superiores, y tras haber celebrado un consejo con sus oficiales, el comandante, capitán Bainbridge, deseoso de salvar la vida de sus hombres, decidió arriar el pabellón. Antes de hacerlo, procuró anegar los pañoles, practicando agujeros en el casco, y obstruir las bombas, con lo cual aseguró la inutilización total del buque. A poco tiempo, los piratas subieron a bordo, y después de despojar a los oficiales de sus bienes y prendas, los encarcelaron en tierra junto con el resto de la tripulación. El infeliz Bainbridge tuvo un mes después la penosa experiencia de ver el *Philadelphia* puesto a flote por los piratas y entrando en el puerto con los cañones colocados en sus sitios.

En cuanto recibió la noticia de la catástrofe, el comodoro Preble que preparaba sus buques para la campaña del año siguiente, detuvo inmediatamente su plan, decidiendo destruir el barco capturado por los piratas. Eligió para la ardua empresa a un joven teniente, Stephen Decatur, al que confió el mando de una galeota, el *Intrepid*. El buque transportaba cinco oficiales y setenta hombres, apretados como arenques sobre unas tablas arrojadas por encima de algunos barriles de agua, sin tener siquiera sitio para sentarse.

Después de una travesía agitada a causa del mal tiempo, la pequeña embarcación llegó a la altura de Trípoli. Decatur decidió realizar su ataque la misma noche. Mientras entraba en el puerto sólo algunos de los tripulantes, disfrazados de marinos malteses, se mostraban en el puente, desde el cual podían ver perfectamente el *Philadelphia*, anclado a una milla de distancia, junto a la muralla del fuerte.

Sin vacilar, el *Intrepid* se colocó al lado del gran barco de guerra. Cuando un moro gritó una advertencia desde el puente del *Intrepid*, el piloto, un siciliano, le contestó en idioma tripolitano que habían perdido el

ancla durante una ráfaga y pedían permiso de lanzar un cabo de maroma al buque de guerra, para poder mantenerse junto a él durante la noche. Completamente engañados, los piratas ayudaron a amarrar la galeota. En el momento siguiente resonó el grito: *¡Americanos!, ¡americanos!*, y la batalla comenzó al ordenar el comandante el abordaje. Inmediatamente los marinos yanquis saltaron por encima del barandal con tal furia que al cabo de diez minutos el *Philadelphia* estaba reconquistado, con ínfimas pérdidas por parte de los asaltantes. Desde aquel momento, los sucesos se desarrollaron conforme el plan y se prendió fuego al barco por varios lados. Cuando todo ardía a pedir de boca, Decatur dio órdenes de regresar a la galeota, de armar los remos y de remar por la vida. Y era hora, pues casi todas las baterías del fuerte habían comenzado a disparar sobre ellos.

La escena ha sido narrada por uno de los oficiales presentes en el ataque, el cual escribe:

> Hasta aquel momento los buques y las baterías del enemigo habían permanecido silenciosos; ahora estaban listos para entrar en acción, y cuando la tripulación lanzó tres hurras en honor de la hazaña, la respuesta fue una descarga general de los cañones enemigos. La confusión que reinaba entre los moros impidió probablemente una buena puntería, y aunque la galeota quedó expuesta al fuego durante media hora, el único proyectil que dio en el blanco atravesó tan sólo la vela mayor. Corríamos un riesgo mucho mayor del lado del *Philadelphia*, cuyas baterías dominaban el paso por el cual nos estábamos retirando; sus cañones estaban cargados y se disparaban con creciente violencia a medida que iban calentándose. Pero escapamos también a este peligro y mientras remaba con todas sus fuerzas, la tripulación de la galeota se ocupaban más en admirar la belleza de las mangas de fuego que arrojaban en medio de nosotros los proyectiles, y contemplar el espectáculo del incendio en el buque, que en medir el riesgo que corríamos de recibir las balas turcas. El aspecto del *Philadelphia* era realmente magnífico. Las llamas del interior iluminaban sus portas y, trepando a lo largo de los árboles y de los aparejos, formaban columnas de fuego que al tropezar con las cofas se desviaban dibujando magníficos capiteles; en tanto que las sucesivas descargas de los cañones causaban la impresión de que el buque estaba animado con una fuerza directora. La muralla de la ciudad, las baterías del puerto, los mástiles y aparejos de los cruceros anclados, resplandecientes bajo el fuego de la artillería, daban al cuadro un segundo plano y un fondo bien armonizados con su parte central. Pronto, ayudados nuestros esfuerzos por una ligera brisa, logramos salir fuera del alcance de los cañones …

No fue sino en el mes de julio del año siguiente cuando el comodoro Preble estuvo listo para atacar Trípoli. Fueron necesarios cinco asaltos antes de que la fortaleza de los piratas se entregase a los americanos. Y durante los dos años siguientes la costa siguió sometida a un severo bloqueo. Finalmente, en junio de 1805, se firmó un tratado según las cláusulas del

cual los tributos quedaban abolidos para siempre y se confirmaba a los mercantes norteamericanos la libertad de navegar por todas partes del mundo sin ser molestados por los piratas.

Mas sucedió lo de siempre: la ruda lección infligida a los piratas por los Estados Unidos, fue olvidada pronto. Europa continuaba discutiendo, amenazando y pagando. Al fin la actitud de los corsarios se hizo tan insolente que Inglaterra se decidió a acabar con el asunto. En 1816, se dio carta blanca a lord Exmouth para actuar a su antojo, y el almirante se presentó frente a Argel con una poderosa flota, reforzada por una escuadra holandesa bajo el mando del vicealmirante barón Van Capellan.

Esta vez, la antorcha que prendió fuego al polvorín fue una ordenanza del bey de Argel decretando el encarcelamiento de todos los italianos de Bona y Orán, protegidos por los británicos. El edicto tuvo por consecuencia la matanza, en Bona, de un centenar de italianos indefensos, acuchillados en el momento de oír misa. Otros cien resultaron heridos, y ochocientos fueron llevados a prisión, después de despojarlos de sus bienes.

Las flotas aliadas llegaron a Argel el 27 de Agosto. Mientras tanto, el almirantazgo había despachado el crucero *Prometheus* para acudir en ayuda del cónsul de Inglaterra y de su familia, cuyas vidas corrían gran peligro.

La esposa y las hijas del cónsul, disfrazadas de guardias marinas, llegaron sin incidente a bordo del *Prometheus*; mas fue preciso imaginar otro ardid para salvar a un nene, hijo del matrimonio. A tal efecto, el médico de la marina hizo ingerir al niño un narcótico. Los hombres que le llevaban escondido en un canasto cubierto de fruta y de verduras, franqueaban la puerta del arsenal cuando por desgracia se puso a llorar. En el acto, el médico, tres guardias marinas y los remeros de la canoa del barco fueron detenidos y arrastrados ante el bey. A los tres días, el bebé fue devuelto a su madre. *Único ejemplo que existe de su humanidad* escribía lord Exmouth en un despacho.

Tan pronto como la flota hubo llegado a Argel, el almirante exigió la liberación inmediata de los prisioneros. No recibió respuesta alguna, y sin dar un paso más, abrió las hostilidades.

Entonces —escribe el almirante— comenzó un cañoneo tan vivo y tan nutrido que no creo que se haya contemplado nada igual desde una toldilla.

Continuó sin interrupción desde las tres hasta las nueve, y no cesó completamente sino hasta las once y media. Los buques que obedecieron mis órdenes, ocupaban su puesto con una tranquilidad y precisión maravillosas y que sobrepasaban mis más ambiciosas esperanzas.

Jamás en ninguna ocasión el pabellón británico ha recibido una ayuda más calurosa y honorable.

La batalla se enfurecía gradualmente. Hasta las mujeres, que en aquellos tiempos acompañaban a sus maridos a bordo de los buques de guerra, tomaron parte manejando los cañones al lado de sus hombres. A las diez de la noche, las principales baterías enemigas quedaban reducidas al silencio y todas las embarcaciones del puerto ardían. El incendio se extendió al arsenal, a los depósitos y a los polvorines, ofreciendo a los ojos un espectáculo de salvaje grandeza y de una intensidad que no podría describir ninguna pluma.

Al día siguiente se firmó un tratado que libertaba a mil seiscientos cuarenta y dos esclavos. El bey tuvo que expresar públicamente sus excusas ante el cónsul de Inglaterra, señor MacDonald, que había sido encarcelado medio desnudo y en una celda destinada a los reos condenados a muerte.

Esta lección, —y todo el mundo lo deseaba vivamente—, habría podido tener efectos duraderos. Pero ¿qué sucedió? Apenas desaparecida del Mediterráneo la flota inglesa, se vio a los piratas volver a su ocupación familiar.

El populacho argelino, decidiendo que su bey era perseguido por la mala suerte, le estranguló y le reemplazó por otro, de nombre Alí Jodja. Pero ese bribón que *afectaba gustos literarios*, resultó ser aún más canalla que su predecesor. Si podemos dar crédito al señor Shaler, el cónsul americano, al hacer en compañía de los demás cónsules extranjeros su primera visita oficial al bey, tuvo que pasar ante una veintena de cadáveres, y cuando llegaron hasta él, lo encontraron magníficamente vestido y con un libro en la mano, como si lo hubieran interrumpido en sus estudios.

A consecuencia de la reciente operación de lord Exmouth, las habituales remesas de mujeres europeas habían sido suspendidas, de suerte que el bey que parece haber tenido una propensión tan viva hacia el bello sexo como hacia la literatura, se vio obligado a recurrir a otros medios diferentes a la

piratería para completar su harem. Cierto caso que pone de relieve su villanía y que hizo particular sensación en Europa, ha sido publicado por sir Sidney Smith, entonces presidente de la *Asociación por la redención de los esclavos en los países berberiscos*.

Sir Lambert Playfair, que le informó sobre este caso, relata lo siguiente:

> Una joven sarda de nombre Rosa Ponsombio, prometida de cierto hombre, fue persuadida una noche, bajo un pretexto cualquiera, a presentarse con su madre en el consulado de Francia. Al regresar a casa, la muchacha fue raptada por algunos emisarios del bey, los cuales, después de arrojarle una manta sobre la cabeza, la llevaron al serrallo. La infeliz fue obligada a cambiar de religión y de traje. Cierto día, sin embargo, se las arregló para tirar por encima del muro un papel dirigido al cónsul de Inglaterra, informándole de su triste condición y advirtiéndole, lo mismo que a los cónsules de España y de Holanda, vigilar bien a sus hijas a las que su raptor tenía reservada la misma suerte. En efecto, después de la muerte del bey, encontraron entre sus papeles una agenda con la siguiente anotación:
>
> *La hija del señor Mac Donald, joven y bella, para mi harem; la hija del cónsul de España, que es fea, será destinada al servicio de la favorita; haré cortar la cabeza al cónsul de Inglaterra y al cónsul de España, y todos los cónsules serán muertos si se atreven a protestar.*

En vano intentó sir Sidney Smith salvar a aquella joven; todos sus esfuerzos, aun combinados con los del señor Richelieu, ministro francés, no lograron libertarla, y permaneció como cautiva en el serrallo del bey hasta 1818, cuando murió de la peste, epidemia que causó estragos en Argel y que fue propagada en toda Europa por los barcos argelinos.

En aquella época, el tráfico de esclavos florecía pese a todos los tratados y a todos los bombardeos. El congreso de Aquisgrán decidió tomar medidas contra los piratas berberiscos, con objeto de combatir aquella plaga. En septiembre de 1819, una armada anglo-francesa se presentó en la bahía de Argel y se formularon las más terribles amenazas, las cuales no tuvieron ningún efecto, puesto que finalmente la flota se marchó, dejando tras sí a un bajá que reía a carcajadas y que continuó como antes.

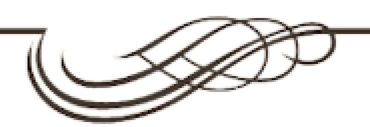
Pero el día del ajuste de cuentas se aproximaba. Llevados a la desesperación, los franceses enviaron desde Tolón, el 26 de mayo, una poderosa escuadra bajo el mando del almirante Dupierre, con un ejército de treinta y siete mil soldados, incluyendo caballería y artillería. El 13 de junio, el cuerpo expedicionario desembarcó y se atrincheró. Los franceses comenzaron entonces un avance lento, pero tenaz, sobre Argel, derrotando a

los moros en todos los combates que tuvieron lugar en el camino. El 4 de julio se dio principio a un bombardeo de la ciudad; el fuerte principal cayó y los polvorines hicieron explosión. Al día siguiente, los franceses entraron en Argel. El bey y su familia fueron deportados a Nápoles, a bordo de una fragata. Poco a poco fueron sometidas por Francia todas las tribus vecinas, comenzando por Túnez, y después de una existencia de tantos siglos, el azote de la cristiandad quedó dominado para siempre.

Aunque hubo todavía, en el curso del siglo XIX, reincidencia esporádica de piratería, se obtuvo en casi todos los casos la captura y el castigo de los culpables. A medida que progresaba la ocupación de la costa berberisca por varios estados de la Europa Meridional, estas recrudescencias accidentales perdieron cada vez más su carácter grave, hasta que los últimos vestigios de la actividad de los corsarios se extinguieron a comienzos del siglo actual.

CAPÍTULO V

ESCLAVITUD Y REDENCIÓN



El tráfico de esclavos fue durante casi veinte siglos la razón de ser, el incentivo y la principal fuente de ganancias de los piratas del Mediterráneo, ya fueran clásicos o berberiscos. Los negocios conocieron un desarrollo asombroso. Se formaron en Argel, en Túnez y en Trípoli sociedades mercantiles cuyo único objeto era costear las expediciones de barcos enviados a la mar con la sola misión de traer a aquellas plazas cargamentos de carne humana. No existen estadísticas, pero sabemos que no transcurría un solo año sin que desaparecieran, en el abismo de aquel tráfico, miles de hombres europeos. El padre Dan que trabajó durante muchos años en medio de los raptores, declara que había en 1634, en la sola ciudad de Argel, veinticinco mil esclavos cristianos, sin contar los ocho mil cristianos convertidos al islamismo.

Llegados los cautivos al puerto, se les conducía a los *bagnos*, sólidas prisiones subterráneas. Eran examinados entonces por dragomanes, los cuales inscribían el nombre, el país de origen y el oficio de cada uno. A los que tuvieran parientes ricos se les imponía un rescate, apartándolos del resto hasta que la cuestión quedase arreglada. Los infelices eran enviados al *Besistán*, el gran mercado de esclavos, donde eran puestos en venta como

ganado. Habitualmente, sus compradores no los utilizaban directamente, sino que los alquilaban individual o colectivamente a quienes podían hacerlos trabajar; por ejemplo, a un mercader que buscaba un contable o a un empresario de construcciones que necesitaba un grupo de obreros.

Ciertos esclavos eran tratados con infernal crueldad; mas estos casos, fuera del régimen en las galeras y en las obras públicas, constituían excepciones. El turco o moro particular que poseía esclavos consideraba a los cautivos cristianos, no como criminales (aunque sí como infieles a los que llamaba *perros*), sino como animales que, lo mismo que los caballos, trabajaban mejor si mejor era el alimento y el trato que se les daba. En esto los musulmanes diferían de los cristianos para quienes un prisionero mahometano era un hereje y merecía ser tratado como tal. Cuenta una anécdota que cierto sacerdote español que protestaba contra un acto de crueldad gratuita cometido por los turcos, se calló, confuso, al recordarle éstos la Santa Inquisición y sus autos de fe.

La suerte de los prisioneros no rescatados era en extremo variable. Algunos, —artesanos o técnicos— eran muy codiciados por los moros. Los médicos, sobre todo, gozaban de un trato respetuoso; pero su valor hacía a sus amos menos dispuestos a consentir su liberación. Otros aceptaban la conversión, escapando así al cautiverio absoluto; pero habían de pagarlo con el más profundo aborrecimiento por parte de sus hermanos cristianos. Los renegados disfrutaban de cierta libertad y llegaban a veces a altos cargos de la administración turca; otros, la hez de los puertos europeos, sólo tomaban el turbante para hacerse piratas.

La gran mayoría de los cautivos, sometida a un excesivo esfuerzo físico, no duraba mucho. Los moros eran constructores incansables, y en todos los puertos berberiscos podían verse largas hileras de esclavos cristianos tallando piedras, haciendo zanjas o construyendo casas, fuertes y muelles.

La suerte de las mujeres capturadas es fácil de adivinar. La mayor parte de ellas desaparecía simplemente en los harenes, cuando eran jóvenes, o en la servidumbre doméstica, cuando eran viejas. El lector encontrará en el apéndice II la historia típica de una prisionera.

Mas el peor de los destinos al que pudiera ser sometido un cautivo era el trabajo a bordo de las galeras. Un hombre, a menudo poco acostumbrado al

trabajo físico, se veía encadenado con cuatro o cinco esclavos más junto a un remo. Por todo alimento, recibía algunos bizcochos y de cuando en cuando un bocado de gachas de cebada; como bebida se le daba un poco de agua mezclada con vinagre y algunas gotas de aceite; y esto para entretener un esfuerzo físico invariablemente superior a la capacidad normal. Entre las dos filas de remeros corría un pasillo longitudinal elevado, recorrido constantemente por dos *comiti* o vigilantes con un largo látigo en la mano, que hacían chasquear sobre las desnudas espaldas de los lentos y exhaustos.

Se conocen dos relatos de hombres que tuvieron una experiencia real del banco de remeros, uno como esclavo y el otro como testigo ocular. El primero, Jean Marteille, hizo en 1707 la siguiente descripción de sus sufrimientos:

> Imaginaos a seis hombres encadenados a un banco, desnudos como los creó Dios, con un pie puesto sobre el estribo y el otro sobre el banco de enfrente; manteniendo un remo inmensamente pesado (quince pies de largo), inclinados hacia adelante, en dirección de la proa, y con los brazos tendidos de modo que pasen por encima de la espalda de los remeros del banco de delante, los cuales tienen el cuerpo inclinado de la misma manera; y arrojándose luego hacia atrás. Los galeotes reman así durante diez y hasta veinte horas sin un momento de descanso. El vigilante u otro marino introduce en la boca de los desgraciados a punto de desmayarse un pedazo de pan mojado en vino, mientras el capitán grita la orden de redoblar los latigazos. Cuando un esclavo cae sin conocimiento sobre su banco (cosa que sucede más de una vez), entonces es fustigado hasta dejarle muerto y arrojado luego al agua.

La segunda narración procede de un testigo ocular anónimo:

> Quienes no han visto nunca una galera en alta mar, sobre todo cuando caza o cuando es cazada, no pueden tener una idea del choque que causa este espectáculo a un corazón animado con el menor impulso de conmiseración. Hay que ver las filas de los miserables, enflaquecidos, medio desnudos, famélicos, tostados por el sol, y encadenados a una tabla de la que no se apartan durante largos meses (en general permanecen así sujetos seis meses); excitados, más allá de toda fuerza humana, por latigazos violentos y repetidos sobre su carne desnuda, a fin de hacerlos capaces de aguantar el más cruel de todos los ejercicios; y eso durante varios días y noches sucesivos, tal como ocurre a menudo en el curso de una caza encarnizada, cuando el perseguidor, asemejándose a un buitre, se lanza tan perdidamente sobre su presa, como huye el otro, más débil, con la esperanza de salvar su vida y su libertad.

Como es natural, los relatos de atrocidades que han llegado a nuestros tiempos, se inspiran, en la mayoría de los casos, en una tendencia antimusulmana; y hay indicios que nos inducen a suponer que el otro lado

no era más humano que el enemigo. Tal conclusión se desprende de la historia de cierto moro, el cual, encadenado a un remo y sintiendo abandonarle sus fuerzas, se cortó la mano izquierda hasta la muñeca, con la esperanza de conseguir así un empleo más clemente. En vez de esto, y antes de que su herida hubiese sanado a medias, el infeliz se vio encadenado de nuevo a su remo, con un accesorio sujeto al muñón, y convertido en objeto de una atención especial por parte del hombre que blandía el látigo. Dio la casualidad de que el caso llegara a ser conocido del dey de Argel, el cual informó al padre español de la Redención de que no consentiría en ningún intercambio de prisioneros mientras no se librase al remero manco.

Ninguna descripción de los suplicios del cautiverio puede rivalizar con los relatos de primera mano, contenidos en las cartas enviadas de contrabando, o en los diarios publicados posteriormente por esclavos fugitivos o rescatados. El siguiente mensaje, que pertenece a esta categoría, y que tiene por autor a un tal Thomas Sweet, *un hombre distinguido*, es tan característica y conmovedora que merece ser citada por entero:

Queridos amigos.

Hace ahora seis años que he tenido la gran desgracia de ser capturado por un buque de guerra turco frente a la costa berbera y llevado a la cautividad a Argel. Desde aquella época escribí muchas veces a Londres a mister Southwood de Upper Ground, a Richard Barbard, de Duke's Place, a Richard Coote, de Bankside, a mister Linger, bonetero de Crooked Lane; en la carta dirigida a mister Southwood encerré una para mi padre, si está en vida, y otras destinadas a mis hermanos y a mis amigos, si no han muerto. Como nadie me diera nunca señal de vida, me estoy preguntando si mis mensajes no se habrán perdido o si todos habéis muerto o mudado a otra parte; pues sé que sois demasiado buenos cristianos y amigos míos para abandonarme en la triste condición en que me hallo. ¡Oh!, amigos míos, os lo repito una vez más: me encuentro en Argel, como miserable cautivo, apresado por un barco flamenco dos años después de haber dejado de guerrear en Gilderlanda. Mi amo es un barón, un renegado francés que vive en el campo y que me alquila junto con otro prisionero protestante (un tal mister Robin, oriundo de Norfolk) a gente de Argel por esta vez; pero si nos mandan al campo, tal vez no volváis a oír hablar de nosotros. Nuestra desgracia se debe al hecho de que el precio de nuestro rescate ha sido fijado en no menos de doscientas cincuenta libras, porque se cree que tenemos buenos amigos en Inglaterra y que debemos ser libertados juntos. Mister Robin ha escrito a sus amigos y nos comprometimos uno frente a otro a actuar ante nuestros amigos cada uno a favor suyo y del otro. ¡Oh!, padre mío, hermano mío, amigos y conocidos míos, ¡daos prisa para rescatarnos! Desde que estamos aquí, cientos de esclavos han sido rescatados y han visto terminar sus penas. Ello nos hace esperar que ahora nos toque a nosotros que salgamos los siguientes; pero hasta la fecha nuestras esperanzas han quedado decepcionadas. Os suplicamos por amor de nuestro señor que os rescató, que aprovechéis todos los medios posibles para asegurar nuestra redención. Hay ahora en Inglaterra una sociedad reputada en todo el mundo cristiano por su piedad a

este respecto. ¡Oh!, ¡dirigíos a aquellas nobles y dignas personas, en nombre del Cristo por quien sufrimos! Nunca hemos comprendido el sentido de aquel salmo escrito por los judíos durante su cautividad babilónica: *Junto a los ríos de Babilonia allí nos sentábamos y aun llorábamos acordándonos de Sión*, tanto como ahora pensando en ti, ¡oh vieja Inglaterra! ¡Oh!, ¡mis buenos amigos!, ¡esperamos que nuestros suspiros lleguen a vuestros oídos para conmover vuestra lástima y compasión!

Nos han dicho que hay en Londres cierto comerciante, un tal señor Stanner de St. Mary Axe, que tiene un agente en Liorna, y que se hallan en la misma ciudad otros dos londinenses, un señor Hodges y un señor Mico, que tienen negocios allí y que pueden indicaros el medio más rápido para rescatarnos. No dejéis sin respuesta nuestras súplicas aunque no podáis hacer nada por nosotros. Tanto nos confortaría tener noticias de nuestros amigos. Existe en Londres una posta que despacha cartas a cualquier sitio; conque no perdáis la ocasión, os lo suplicamos, de darnos noticias de aquí a un mes o seis semanas. El Señor dirija vuestros pensamientos por el camino del amor y os envíe paz y paciencia.

Vuestro afligido amigo y hermano en Cristo.

Thomas Sweet.
Desde Berbería, 29 de septiembre de 1646.

Ninguna lista de esclavos rescatados contiene los nombres de Thomas Sweet y Richard Robio; parece, pues, más que probable, que fueran enviados, como lo habían temido, al interior del país, de donde no volvía ningún esclavo.

No obstante la severa vigilancia de que eran objeto, los esclavos lograban, a veces, escaparse, y los relatos de sus aventuras figuran entre los más apasionantes de toda la literatura sobre piratería.

Una de estas narraciones se encuentra en posesión del autor. Es un pequeño tomo muy raro, publicado en 1675 con el título: Ebebeczer o un pequeño monumento a la Gran Conmiseración, escrito por William Okeley. A guisa de prólogo, el autor hace preceder su historia de un largo poema alegórico, que comienza con los siguientes versos:

Este autor no ha sido impreso nunca
Y (os plazca o no) ya no lo será jamás.

Pese a su denegación, el señor Okeley compone su narración de una manera enteramente profesional.

Fue en junio de 1638 —escribe— cuando *Mary* de Londres salió de Cracesend para la isla de la Nueva Providencia, en las Antillas. Estaba armado de seis cañones y llevaba un cargamento de prendas de tela y de

paño, así como unos sesenta hombres entre tripulantes y pasajeros. El viaje tuvo un principio poco favorable. Después de retrasarse cinco semanas en los Downs a causa del mal tiempo, el *Mary* llegó a la isla de Wight; pero a estos momentos, toda la cerveza que llevábamos a bordo resultó deshecha; fue preciso tirarla al mar y mezclar el agua con vinagre durante el resto de la travesía …

El barco tuvo luego la mala suerte de meterse sobre un banco; pero se logró con mucho trabajo ponerle a flote durante la marea alta.

Aquellos incidentes —observa el autor— pueden parecer de escasa importancia a quienes no hayan sufrido sus consecuencias; mas Dios nos dio la ventaja y oportunidad de ver cuán grandes acontecimientos se ocultaban en aquellos pequeños hechos.

Nuestros viajeros, que por entonces navegaban acompañados con otros dos navíos para protegerse mutuamente, tropezaron a los seis días con tres buques de guerra argelinos, los cuales los atacaron; y después de un breve combate, en el curso del cual seis hombres de la tripulación del *Mary* resultaron muertos, los piratas capturaron los tres barcos ingleses. Durante varias semanas, los cautivos fueron guardados a bordo, mientras los corsarios cruzaban en busca de nuevas presas. Así, Okeley aprendió a hablar algunas palabras árabes, esperando que ello le fuese útil en lo sucesivo.

Llegados a Argel, los nuevos prisioneros fueron conducidos al mercado de esclavos. Los hombres alcanzaron precios muy diversos, obteniendo la más alta cotización los jóvenes con dentadura sana y miembros vigorosos. Sobre todo se les examinaban las manos; los que tenían las palmas duras y callosas se juzgaban acostumbrados a los trabajos rudos, en tanto que los dueños de manos finas arrebataban precios elevados, pues se suponía que eran mercaderes o nobles y susceptibles de producir cuantiosos rescates.

Okeley fue comprado por un capitán de barco moro que le empleó como herrero; mas a poco tiempo recibió la orden de embarcarse a bordo de uno de los buques piratas para tomar parte en una incursión; insinuación contra la que el inglés protestó vivamente, aunque en vano. Tras una expedición malograda, el patrón de Okeley echó a su esclavo a la calle mandándole

buscar un oficio cualquiera para ganarse la vida y pagarle, además, dos dólares al mes.

Okeley abrió una pequeña tienda de tabaco y vino y como sus negocios prosperaron, se asoció a otro cautivo, un guantero de nombre Randal. Este hombre, cuya mujer e hijo habían sido capturados al mismo tiempo que él, se puso a confeccionar vestidos de tela, vendiéndolos a los esclavos marinos.

Al cabo de cuatro años o más, Okeley descubrió que *los otros esclavos y yo estábamos tan acostumbrados a nuestra servidumbre que casi nos habíamos olvidado de la libertad y que nos hacíamos estúpidos e indiferentes hacia nuestra esclavitud. Como Tachur, doblegamos la espina bajo nuestras labores, tendíamos los hombros para soportarlas y nos convertíamos en esclavos de nuestro tributo*.

La necesidad más viva que sentía Okeley era la de los auxilios de la religión, los cuales pronto le fueron dispensados por el buen señor Devereux Spratt, uno de sus compañeros de cautiverio y que era sacerdote anglicano.

Tres veces a la semana, este eclesiástico, apacible servidor de Jesucristo, rezaba con nosotros y nos predicaba la palabra divina; nuestro sitio de reunión era una bodega alquilada por mí. Eran numerosos los que asistían a nuestras reuniones, a veces se presentaban sesenta u ochenta hombres, y aunque casi nos congregábamos en la calle, jamás tuvimos que sufrir molestia alguna por parte de los turcos o los moros …

Al cabo de cierto tiempo, el amo de Okeley, habiendo emprendido una serie de expediciones desafortunadas, se vio obligado a vender todo cuanto poseía para pagar sus deudas, y sus esclavos cambiaron de manos. Okeley fue comprado por un *señor viejo de aspecto grave*, el cual trataba a su esclavo inglés no solamente con compasión y bondad, sino como a un hijo, mostrándose tan noble y cariñoso que Okeley, por vez primera después de su llegada a Argel, se sintió feliz. Mas pese a la bondad de su patrón, aspiraba a la libertad. Comenzó a concebir proyectos de evasión, no sin grandes escrúpulos de conciencia, pues el honrado esclavo se sentía atormentado por la duda de si *no era una especie de robo huir de su servicio, cuando me había comprado y pagado, siendo yo su legítima*

propiedad, de modo que yo no podía ya considerarme como dueño de mí mismo y no tenía derecho alguno sobre mi persona. Finalmente, —con gran alivio de Okeley—, su conciencia decidió que *los títulos de mi amo estaban viciados en la base. El hombre es un ser demasiado noble para ser sometido a la ley de la oferta y la demanda, y nunca me había sido pedido mi asentimiento a todos aquellos contratos*. Tranquilizada su conciencia, Okeley se puso a preparar cuidadosamente su evasión. Después de haberse confiado al señor Spratt y obtenido su beneplácito y bendición, los conspiradores, pues eran varios que participaban en el complot, comenzaron a construir una embarcación de tela, cuyas partes, una vez terminadas, debían ser transportadas a la playa y montadas allí para servirles —así lo esperaban— bajo la dirección de la divina Providencia, de arca que los sustraería a las manos enemigas.

El sótano donde se celebraba el servicio divino les parecía el lugar más seguro para construir la canoa, y llegado el momento propicio, confeccionaron allí un bastidor desmontable de varias piezas, así como una envoltura de tela, cuidadosamente untada con pez y destinada a ser tendida sobre la armazón. Las diversas partes de la embarcación fueron llevadas a la playa por un esclavo que trabajaba de lavandero y que transportó cada mañana algunos de los elementos de la canoa por debajo de la ropa que iba a lavar, ocultándolos luego en un seto. De la misma manera fue sacada de la ciudad y escondida junto al bastidor, la tela alquitranada.

Al fin, en una noche oscura, los siete ingleses se reunieron a la hora y en el lugar conveniente. Rápidamente se montó la canoa y, al lanzarla, los fugitivos comprobaron con la más viva alegría que la embarcación se mantenía sobre el agua. Se desnudaron, entraron en el agua y comenzaron a embarcarse; entonces tuvieron la terrible decepción de descubrir que el bote se iba a pique cuando los siete estuvieron dentro. La experiencia les mostró que cinco personas era lo más que podía soportar la canoa, y que era preciso dejar a dos compañeros en tierra, para que los otros pudiesen salvarse. Comenzó el viaje. Cuatro hombres tiraron vigorosamente de los remos, no pensando más que en su salvación, mientras el quinto achicaba sin parar. Al despuntar el día, descubrieron con horror que todavía se encontraban a la vista de los barcos anclados en el puente. Milagrosamente, pasaron

inadvertidos. Durante tres días, los tránsfugas remaron así, viendo agotarse su pan y casi toda el agua potable. Al cuarto día, —era en julio y hacía un calor sofocante— los cinco compañeros habían llegado al límite de sus fuerzas cuando lograron coger una tortuga que nadaba dormida en la superficie del agua. Bebieron su sangre y comieron su carne. Esta colación los reanimó lo suficiente para permitirles empuñar de nuevo los remos y seguir esperanzados rumbo a Mallorca y a la libertad.

Por fin, al sexto día, los exhaustos fugitivos vieron tierra, lo cual los alentó a continuar remando; pero no fue sino al día siguiente cuando, casi moribundos, se encontraron a salvo en Mallorca, donde fueron acogidos con gran bondad, alimentados, vestidos y enviados luego a Cádiz a bordo de una de las galeras del rey de España. En Cádiz encontraron un barco inglés que los devolvió a su país. En septiembre de 1644, los esclavos fugitivos llegaron a los Downs.

La conciencia del señor Okeley le había causado dificultades que afortunadamente no resultaron insuperables. Existe, sin embargo, otro relato que pone en evidencia la conciencia de toda una tripulación. Estos hombres eran cuáqueros, temerosos de Dios, que se vieron obligados por su fe a tramar su fuga de una manera poco ortodoxa. La historia es narrada en un folleto escrito por uno de aquellos marinos, un tal Thomas Lurting, y que lleva el juicioso título: El marinero belicoso se convirtió en cristiano pacífico.

En Agosto de 1663, Thomas Lurting se hizo a la mar como primer piloto en una galeota que salía de Venecia con destino a Inglaterra. El capitán, el piloto y la tripulación eran todos cuáqueros y, de acuerdo con su fe, no llevaban armas a bordo. En aquella época, precisamente, los piratas berberiscos desplegaban una actividad inusitada; pero no obstante, el capitán había rehusado escuchar la sugestión de sus hombres de esperar la salida de un convoy, insistiendo en hacer el vaje solo. Su barco se encontraba a la altura de *May-York* —es así como los marinos del siglo XVII pronunciaban el nombre de la isla de Mallorca—, cuando se vio perseguido y capturado por un buque argelino. Ocho turcos fueron embarcados a bordo para conducir la galeota y los prisioneros ingleses a Argel.

Mientras duraba la operación —dice Lurting—, yo no dejaba de meditar, y cuando me asomaba al barandal para ver subir a bordo a los turcos, la palabra del Señor me atravesó el espíritu bajo la forma de esta advertencia: *No temas nada. No irás a Argel*.

La señal recibida refociló a Lurting de tal manera que recibió a los turcos, *como si fuesen mis amigos y ellos se mostraron no menos amables hacia nosotros*. Aquello fue la primera sorpresa para los piratas.

A continuación, el servicial Lurting enseñó a sus visitantes todo el barco, así como el cargamento. Tuvo igualmente la prudencia de advertir a sus hombres que harían bien en mostrarse muy corteses hacia los turcos y en manifestar la mejor voluntad al obedecerlos, dándoles a entender que se le ocurriría sin duda algún ardid para escapar de ellos. Los turcos, encantados de haber tropezado con una tripulación tan inusitadamente dócil, se retiraron a la gran cámara dejando que los marinos atendiesen a la navegación.

Lurting reveló entonces su plan ante una tripulación todavía un tanto cohibida. Su intención era encerrar a todos los turcos en la gran cámara. Los marinos acabaron por aprobar este proyecto con entusiasmo. Y tal fue la animación general que uno de los humildes cuáqueros, olvidando durante un instante sus escrúpulos religiosos, declaró: *Voy a matar uno o dos*. Mientras otro proponía *cortar el pescuezo a cuantos se me permita*. El buen Lurting se sintió tan escandalizado que amenazó advertir a los turcos si se volviese a hablar de matar.

Finalmente, tras una prolongada discusión, se puso manos a la obra: todos los turcos fueron atados sólidamente y los ingleses se vieron de nuevo dueños de su barco. Parecería que la historia había terminado en este punto. Pero no fue así. Lurting estaba convencido de que su deber de buen cristiano y cuáquero le obligaba a poner en libertad a los turcos. La dotación optaba por desembarcarles en Mallorca, que no se hallaba lejos; pero Lurting no admitía tal cosa, pues en este caso se apoderarían de sus exaprehensores y ahora sus prisioneros para venderlos como esclavos. Conque propuso bajarlos a tierra en su propio país.

Si esta solución parecía muy sencilla *a priori*, su ejecución distaba mucho de serlo. Llegada la galeota frente a la costa argelina se planteó la

cuestión: ¿cómo desembarcar a los turcos sin hacer exponer a los cuáqueros al riesgo de ser capturados de nuevo? La tripulación discutió largamente, comunicando con el Señor para saber cómo se podía bajar a tierra sin peligro a diez turcos en una canoa tripulada por tres marinos. Era un problema difícil de resolver, y que hacía pensar en un rompecabezas en que en cualquier momento, salvo uno solo, hay siempre más negros que blancos en el bote. Finalmente decidieron llevar a todos los turcos en un viaje, y para realizar tal operación, el ingeniero Lurting (que rechazaba la sencilla y evidente solución de sujetarlos, pues afirmaba que sujetar a los turcos sería exasperarlos) dispuso a los prisioneros de la siguiente manera:

Primero metió en la parte trasera de la canoa al jefe de los turcos con uno de sus correligionarios a cada lado. Luego hizo sentarse sobre las rodillas de estos tres, a los tres siguientes, y cuando todos quedaban instalados de esta manera, se embarcó con tres marinos, de tal modo que dos de sus compañeros remaban, mientras el tercero se sentaba por delante, armado de un hacha de carpintero (únicamente para asustar a los turcos). En cuanto a Lurting, gobernaría, empuñando con una mano el timón y un bichero con la otra. Al fin, después de haberse encomendado al Señor, la tripulación se puso en marcha.

Tardaron mucho en llegar a la playa, tanto más cuanto que los marinos nerviosos miraban a cada momento hacia atrás, creyendo ver asomar detrás de las rocas las cabezas enturbantadas. Finalmente, después de interminables discusiones y algunos accesos de pánico, la canoa fue encallada sobre la costa y bajados a tierra los cautivos. Se les arrojó sus armas y medio quintal de pan. Los turcos, desarmados por tal trato, o, tal vez, abrigando intenciones malévolas, invitaron calurosamente a los marinos a acompañarlos hasta la vecina ciudad donde encontrarían, vino y demás golosinas. El prudente Lurting rechazó la propuesta, pero —añade —, *nos separamos amistosamente y permanecimos junto a la costa hasta que hubiesen subido a lo alto del acantilado. Ellos agitaron sus turbantes en nuestro honor y nosotros contestamos de la misma manera*.

Entonces la canoa regresó al barco, *y no bien subidos a bordo, tuvimos una magnífica brisa, cosa que no había ocurrido ni durante la estancia de los turcos con nosotros, ni en muchos días anteriores*. Esta recompensa de

su buena acción no les fue retirada hasta su anclaje a orillas del Támesis. La noticia se propagó rápidamente y una multitud de curiosos subió a bordo para oír contar a los héroes mismos la historia de los cuáqueros que *habían sido capturados por los turcos y se habían rescatado sin haber tenido a bordo una sola arma*. El propio rey Carlos II y su hermano, el duque de York llegaron de Greenwich acompañados por numerosos lores, para contemplar tan raro espectáculo. El monarca hizo muchas preguntas acerca de los buques de guerra que cruzaban el Mediterráneo; pero Lurting contestó fríamente: *No hemos visto uno solo*. Lo cual debió dejar a Su Majestad y a su hermano almirante algo desconcertados.

De cuando en cuando, solían producirse tentativas desesperadas de fuga en masa; pero eran coronadas raramente por el éxito, y el castigo, en caso de fracasar, era terrible. Tenemos algunos relatos de tales huidas concertadas. Todos se parecen en el detalle: una conspiración bien guardada, un vigilante sobornado o hecho inofensivo, un navío conseguido a la fuerza o gracias a la complicidad de los tripulantes, y, después, la carrera hacia un puerto amigo, con una lucha de velocidad entre el perseguido y el perseguidor. Pero los ejemplos de fugas llevadas a feliz término han sido raras.

La mayor esperanza de los cautivos residía en el rescate por sus amigos o por el gobierno de su país, o bien en el intercambio por un número igual de prisioneros turcos. La carta de Thomas Sweet es reveladora de las desgarradoras llamadas que se recibían constantemente en las capitales europeas.

Los dos más ilustres prisioneros que han caído en manos de los piratas debieron su liberación al rescate. Ya hemos contado la historia de Julio César. La otra es la de Miguel de Cervantes.

El inmortal español había servido ya bajo las órdenes de Don Juan de Austria, en Lepanto, donde perdiera una mano. Dos años después, asistió a la toma de Túnez y el año siguiente a la de La Goleta. El 26 de Septiembre de 1575, mientras regresaba de Nápoles a España con su hermano Rodrigo, su barco fue atacado por varias galeras piratas, mandadas por Airnaut Memi, renegado albanés, y los dos fueron hechos prisioneros. En Argel, Miguel fue vendido a un apóstata griego quien, al registrar a su esclavo,

descubrió una carta de recomendación a Don Juan de Austria. El destinatario, gobernador de los Países Bajos y hermanastro del rey de España, era uno de los hombres más influyentes de Europa, por lo cual el griego, creyendo haber hecho un buen negocio, exigió un rescate cuantioso. Entretanto el futuro autor de Don Quijote fue cargado de cadenas y tratado con extrema crueldad.

Cervantes, que era de temperamento inquieto e incapaz de mantenerse inmóvil, soportaba penosamente su cautiverio, concibiendo sin cesar planes de evasión. Todas sus tentativas fracasaron y después de cada una de ellas la vigilancia se hacía más severa. Una vez casi tuvo éxito: había ocultado en una gruta a unos cincuenta fugitivos, españoles en su mayoría, logrando proveerlos de víveres para seis meses. Mientras tanto Cervantes se comunicó con su hermano, cuyo rescate había sido pagado al cabo de dos años por su padre, conveniéndose entre los dos que sería enviado un barco para buscar a los trogloditas. Llegó el barco y el grupo estaba a punto de salir, cuando se dio el alerta y su intento quedó frustrado. Cervantes cargó valientemente con toda la responsabilidad, negándose a envolver a sus cómplices. El virrey Hasán, un monstruo de crueldad, amenazó al español con todos los suplicios imaginables para obtener de él los nombres de sus compañeros; pero el moro no pudo sacarle una sola sílaba, quedando tan impresionado por el estoicismo del prisionero que en vez de castigarlo, le compró por quinientas libras a su amo, un griego.

Una vez más Cervantes estuvo muy cerca de lograr su plan de evasión; pero en el último instante fue traicionado por un monje dominico. Finalmente, al cabo de cinco años, cuando ya iban a llevarle a Constantinopla, adonde acababa de ser llamado Hasán, llegó el padre Juan Gil con el rescate: Cervantes era libre. Hasta el viejo Morgan de Argel que odiaba a todos los papistas y a los españoles, convenía en que Cervantes era un caballero *valiente y emprendedor*. Si lo hubiese sido en menor grado, es seguro que las prisiones berberiscas habrían acabado con la fuerza de su resistencia, infligiendo al mundo una cruel pérdida.

Un tercer prisionero ilustre, y el único santo que haya caído jamás en manos de los corsarios africanos, fue San Vicente de Paúl. Los piratas lo apresaron cuando viajaba de Marsella a Narbona. Pasó entonces por todas

las emociones de un rapto y sufrió la degradación de ser puesto en venta públicamente; pero le cupo la suerte de parar en manos de un comprador muy bondadoso, que buscaba la piedra filosofal y que supo inspirar al santo cautivo gran interés por la alquimia. Este hombre lo legó en su testamento a un sobrino suyo, y San Vicente pudo gozar durante aquel segundo período de su cautiverio, del placer de discusiones teológicas con un cismático ilustrado. Al fin, logró huir. El relato de su cautividad es deliciosamente narrado por el propio santo en una carta a un amigo, el señor De Commet:

El viento —escribe San Vicente de Paúl— habría sido lo suficientemente favorable para llevarnos a Narbona, distante cincuenta leguas, si Dios no hubiese permitido a tres navíos turcos que cruzaban el Golfo del León, darnos caza y atacarnos con tanta violencia que tres de mis compañeros resultaron muertos y heridos los demás, incluyéndome a mí, pues recibí un flechazo cuya herida me marcó para siempre. Así, pues, no quedaba más remedio que entregarnos a aquellos asaltantes más feroces que los tigres y que en el primer arrebato de su furia cortaron a nuestro piloto en mil pedazos, vengándose así de la pérdida de uno de los suyos. Al cabo de siete u ocho días, hicieron rumbo hacia la costa berbera, guarida de los ladrones del Gran Turco, y llegados allí fuimos puestos en venta con un certificado de captura a bordo de un barco español, pues de otro modo habríamos sido libertados por el cónsul enviado allí por el rey para salvaguardar el comercio francés.

Nos hicieron desfilar por las calles de Túnez que es la plaza donde nos ponían en venta, y después de haber dado cinco o seis veces la vuelta a la ciudad con una cadena al cuello, fuimos devueltos a bordo, habiendo mostrado así a los mercaderes que no recibimos herida mortal alguna.

A mí me vendieron a un pescador, el cual me revendió a su vez a un viejo alquimista, hombre de gran dulzura y humildad. Mi nuevo amo me contó que había consagrado cincuenta años de su vida a la búsqueda de la piedra filosofal. Mi trabajo consistía en mantener el fuego de diez o doce hornillos, y en este servicio, ¡a Dios gracias!, encontré más goce que pena. Mi amo me tenía mucho cariño; le gustaba hablarme de alquimia y más todavía, de su fe, y empleaba todos sus esfuerzos en hacer aceptármela, prometiéndome riqueza y todos los secretos de su ciencia. Dios me hizo conservar mi fe recompensándola con la redención, la cual ha sido a no dudar la respuesta a las incesantes súplicas que yo le dirigía a él y a la Santa Virgen (a cuya intervención estoy seguro de deber mi libertad).

Viví al lado de aquel anciano desde el mes de septiembre de 1605 hasta agosto del año siguiente, época en que fue llamado a trabajar al servicio del Sultán, pero inútilmente, pues murió de tristeza durante el viaje.

Me dejó a su sobrino, el cual me vendió a poco tiempo de la muerte de su tío, asustado por el rumor de que el señor De Breve, embajador del rey, vendría provisto de poderes por parte del Gran Turco para libertar a los esclavos cristianos. Me compró un renegado de Niza, en Saboya, y fui conducido por él a su domicilio en medio de las montañas, en una región excesivamente calurosa y árida. Una de sus tres mujeres, griega y cristiana, aunque cismática, y de una inteligencia muy desarrollada, sintió profunda simpatía por mí; tal cosa sucedió también y en grado mucho mayor, con otra de ellas, una turca, pero que por la misericordia de Dios se convirtió en el instrumento mediante el cual su esposo fue arrancado a su apostasía, volviendo al seno de la Iglesia y luego librándose de la esclavitud. Su curiosidad hacia nuestras costumbres la conducía todos los días al campo donde yo trabajaba, y acabó por pedir que le cantase himnos de mi Dios.

El pensar en el *Quomodo cantabimus in terra aliena* de los hijos de Israel cautivos en Babilonia me hizo entonar con ojos húmedos el salmo *Super Ilumina Babylonis* y *Salve Regina* y muchos otros cánticos, que escuchó con asombroso interés. La misma noche insistió ante su marido en que había hecho mal en abandonar su religión que ella estimaba buena después de la descripción de Dios que yo le había hecho, y de los himnos a Él, que le había cantado. Añadió que al oírlos había experimentado tan violenta sensación de deleites que no podía creer que el paraíso de sus padres, aquel al que esperaba ir algún día, pudiese ser tan magnífico y capaz de causarle sensaciones iguales. Esa nueva representación del asno de Balaam produjo tal efecto en su esposo que al día siguiente le declaró que no esperaba más que una oportunidad para refugiarse en Francia y que antes de transcurrir mucho tiempo iría tan lejos como fuera preciso para obtener la gloria de Dios. El breve período que anunciaba duró diez meses, durante los cuales sólo me ofreció vanas esperanzas; mas al cabo de este plazo emprendimos la fuga en una pequeña embarcación y llegamos a Aigues-Mortes el 28 de junio. Después, nos fuimos pronto a Aviñón, donde Monseñor, el vicelegado, con lágrimas en los ojos y sollozos en la voz, procedió a la reintegración del renegado a la Iglesia de San Pedro, por la gloria de Dios y con la edificación de todos los asistentes.

Monseñor nos conservó a los dos a su lado hasta que pudo llevarnos a Roma, adonde se fue en cuanto hubo llegado su sucesor en el cargo que seguía asumiendo desde hacía tres años. Había prometido al penitente conseguir su admisión al convento de *Fate ben Fratelli* —donde el saboyano, en efecto, hizo sus votos a poco tiempo—, y a mí, encontrarme un buen empleo. La razón del afecto y estimación que me manifestaba era que le había revelado ciertos secretos de la alquimia, los cuales aquel dignitario había buscado en vano durante toda su vida.

Se habla tanto de los horribles efectos que causaba en los cautivos cristianos la ruda existencia de esclavos, que es grato referir un caso contrario: el de un prisionero cuya salud mejoró de una manera manifiesta durante su cautiverio entre los corsarios berberiscos.

Esta excepción concierne a *sir* Jeffery Hudson, un enano de la corte de Carlos I. En 1630, Hudson fue enviado a Francia con la misión de escoltar a una partera llamada a su país para cuidar a la reina de Inglaterra durante su próximo alumbramiento. La reina era la misma Enriqueta María, hija de Enrique de Navarra, cuyo nacimiento había sido anunciado por Simon de Danser en 1609, y el niño que esperaba había de ser el rey Carlos II de Inglaterra.

Cuando el enano cruzaba el Canal en compañía de la partera y el maestro de baile de la reina, su barco fue capturado por un pirata flamenco, el cual les llevó a Dunquerque. Hudson perdió, además de la comadrona, dos mil quinientas libras. Rescatado, tuvo la mala suerte de ser nuevamente raptado en 1658, esta vez por los argelinos. Es uno de los raros casos en que se ve sufrir a una misma persona dos cautiverios. Felizmente salvo de nuevo y regresado a Inglaterra, se quejó ante el rey de un infortunio

singular: ¡Su estatura que antes de ser llevado a la esclavitud, había medido tan sólo dieciocho pulgadas, había crecido hasta tres pies seis pulgadas a causa de los trabajos forzados a que lo sujetaran los piratas!

Ese hombrecillo único tuvo en su vida bastantes aventuras para satisfacer a un gigante. En París, al principio de su carrera, se había creído insultado por un tal Crofts. *El bueno de Jeffery* —decían entonces sus contemporáneos— *tal vez sea un enano, pero no es un cobarde*. El otro, lejos de tomar el asunto en serio, llegó al lugar del encuentro teniendo por toda arma una jeringa. El enano, furioso, le mató de un disparo. Tanto si uno se coloca en el punto de vista de su adversario como si se adopta el suyo propio, parece que aquel duelo no habría podido llevarse a cabo en condiciones justas: por una parte, las dieciocho pulgadas del enano le convertían en un blanco difícil de acertar; pero por otra parte, debe haber tropezado con cierta dificultad al descargar un arma mortífera casi tan grande como él mismo.

Durante todo el siglo XVII, el Parlamento y los oficiales de la Corona se veían abrumados de peticiones públicas y privadas a favor de tentativas de rescatar a uno u otro cautivo infeliz o, al menos, de un arreglo con sus raptores, tendiente a aliviar sus sufrimientos. No era raro ver ante la entrada de la Cámara de los Comunes nutridos grupos de mujeres e hijas de prisioneros, llegadas para llamar la atención de los miembros sobre su miseria.

Los esclavos, si se exceptúa al relativamente reducido número de los que tenían parientes acomodados, dependían de la parsimoniosa caridad del gobierno inglés. De cuando en cuando, se levantaban en el país tales gritos que el Parlamento se apresuraba a recaudar fondos especiales, habitualmente bajo forma de una tasa suplementaria sobre las mercancías importadas, para pagar a los turcos la liberación de los prisioneros. Recurríase, sin embargo, también a otros medios. En 1624, la Cámara de los Lores dio instrucción a la de los Comunes, de autorizar la organización, en todo el Reino, de colectas destinadas al rescate de los cautivos ingleses. Los mismos lores, ansiosos de dar un ejemplo, procedieron a tal colecta entre los miembros de la Cámara Alta, subscribiendo los barones veinte chelines y los pares de rango más elevado, cuarenta. Los Comunes concurrieron con

una resolución según la cual cada diputado que llegara con retraso a las oraciones debería pagar una multa cuyo producto se entregaría a las pobres mujeres congregadas todos los días frente al Parlamento.

Por desgracia, gran parte del dinero destinado a la redención no se empleaba en este fin, sino que era sustraído por la marina. Así se averiguó en 1651 que de las 69,296 libras asignadas para rescates, 11,109 solamente habían servido para libertar esclavos; el resto había ido a las cajas de la Marina Real para pagar deudas. Conviene tener en cuenta, sin embargo, que la simpatía hacia los cautivos no ha sido tan general como se podía suponer y que este hecho explica, tal vez, la mencionada conducta de los gobernantes. Durante mucho tiempo, tanto Inglaterra como el Continente han sido infestados de hombres desmoralizados por la esclavitud berberisca, y gran número de ellos mostraban ser tan ineptos para cualquier empleo normal que se generalizó la impresión de que los rescatados no eran sino bribones *que recorren toda Europa pidiendo limosna y exhibiendo cadenas y hierros que no han llevado nunca en África*. Era la habitual reacción de los hombres ante una miseria demasiado familiar.

Constantemente se ideaban y sometían a la Cámara de los Comunes proyectos tan ingeniosos como diversos, encaminados a poner término a la cuestión de los cautivos. El autor de uno de estos planes, luego de intentar demostrar que los judíos de Argel constituían la causa primera de toda la calamidad, siendo ellos los capitalistas que costeaban las incursiones piratas, y los principales utilizadores de esclavos, proponía la promulgación de una ley tendiente a indemnizar cualquier pérdida sufrida por los ingleses por culpa de los corsarios, a expensas de los judíos de Inglaterra. Hacía suya la creencia, todavía muy popular en ciertas partes, de que todos los judíos del mundo estaban coligados y que el castigo de los judíos ingleses sería interpretado como derrota por sus correligionarios argelinos. Puesto que la entrada de judíos en Inglaterra estaba prohibida desde la era de Cromwell, es de dudar que la medida propuesta hubiese podido resultar eficaz.

Se crearon en Inglaterra varias obras caritativas cuyo fin era la redención de los esclavos y que se sostenían principalmente mediante legados. En 1724, un tal Thomas Betton dejó la totalidad de su gran fortuna

a la Compañía de los Negociantes de Hierro Viejo, cuyo miembro había sido el difunto, prescribiendo que la mitad de las rentas fuese gastada cada año en rescatar a esclavos británicos en Turquía y en los países de la costa berberisca.

La primera organización europea consagrada al rescate de cautivos fue la Orden de la Santa Trinidad y de la Redención de los Esclavos, creada a fines del siglo XII por Jean de Matha. Al cabo del primer año, su fundador había sacado de Marruecos ciento veinticinco esclavos. Durante varios siglos los buenos padres de la orden, vestidos de trajes blancos con cruces azules y encarnadas sobre el pecho, prosiguieron intrépidos su peligroso oficio de mediadores ante los piratas. El padre Dan, cuya Historia de los Corsarios ya hemos citado en las páginas precedentes, fue uno de sus miembros.

Con el tiempo se unieron a aquella congregación los dominicos y los franciscanos. Estos monjes no se limitaban a rescatar a los prisioneros; hacían mucho para aliviar la suerte de los cautivos estableciendo hospitales y construyendo capillas para celebrar misas. Como resultado, los esclavos católicos gozaban de condiciones mejores que las de los protestantes, y sucedía que a estos últimos se les hacía sentir demasiado la diferencia: cierta vez, habiendo convenido los padres de la Redención un pago de tres mil duros por tres cautivos franceses, el dey, en un acceso de generosidad, se declaró dispuesto a añadir a un cuarto gratuitamente; mas los padres lo rechazaron porque era luterano.

Posteriormente, los protestantes fundaron una organización análoga, la *Asociación Antipirata*, cuyo presidente fue Sir Sidney Smith, que cumplió meritoriamente con su misión hasta que los cañones de Inglaterra, de Francia y de Norteamérica acabaron por quitarle toda razón de ser.


LIBRO SEGUNDO

Capítulo I

LOS VIKINGOS Y LOS PIRATAS ANSEÁTICOS



Los marinos norteños conocidos bajo el nombre de *vikings* comenzaron a infestar las costas de la Europa durante la Edad Media. El apogeo de su poderío coincide con los comienzos del siglo XI. Más tarde, los vikings se fraguaron una cadena de colonias extranjeras, que se extendía desde Escocia hasta el estrecho de Mesina. La palabra *viking* por sí misma significa *espumador del mar* o *pirata*; pero aquellos filibusteros escandinavos eran algo más que vulgares bandidos: poseían una organización propia y un código estricto de leyes aplicadas al reparto del botín y preveían castigos en casos de desorden, de felonía y de hurto. Para el joven normando de familia opulenta, el participar en una expedición de los vikings era considerado como parte de su educación.

Crueles y salvajes aun a los ojos de una época cruel y salvaje, los normandos poseían, sin embargo, un sentido desarrollado del gobierno y un talento colonizador (aunque no siempre en el sentido de la adhesión a la metrópoli). Han dejado un sello indeleble de su presencia en todas partes donde se establecieron y sobre todo en Normandía e Inglaterra.

Sus navíos, vistos con ojos modernos, no eran marineros. Y sin embargo los vikings emprendieron a bordo de ellos travesías de altura, no solamente al Mediterráneo, sino incluso hasta la costa de América, y eso quinientos años antes de Colón. Eran embarcaciones largas y estrechas, de escaso calado, y puntiagudas en ambos extremos. Movidas con remo, llevaban, además, un palo provisto de una gran vela cuadrada que se izaba cuando lo permitían el viento y el mar. Los primeros barcos no llevaban más que diez remos a cada lado, y eran tripulados por sesenta hombres que se relevaban a menudo. Posteriormente, al construirse naves de mayor tamaño, se emplearon hasta sesenta remeros a la vez. Contrariamente a las galeras del Mediterráneo, los buques vikings no llevaban a bordo sino hombres libres, todos guerreros experimentados. De los dos flancos del navío colgaban los redondos escudos de los vikings, pintados con los emblemas heráldicos de sus dueños. Las armas de los normandos eran el chuzo, el venablo, el hacha, el arco y la espada, y su armadura, la cota de mallas.

La primera aparición en gran escala de vikings en la costa de Inglaterra tuvo lugar en el año 789 de nuestra era. Tres buques normandos llegaron a las playas de Dorset y desembarcaron un destacamento de guerreros que dieron muerte al Baile, saquearon los parajes y huyeron. Desde aquel día, las incursiones sobre Inglaterra, Escocia e Irlanda se convirtieron en acontecimientos anuales, y pronto los normandos acabaron par establecerse en las islas frente a la costa (era su costumbre favorita) desde las cuales les resultaba fácil emprender golpes de mano contra la tierra firme, robando todo cuanto necesitaban: víveres, mujeres y hasta monjes. Finalmente, pasaron a conquistar los territorios adyacentes, y a echar raíces allí, casándose con mujeres del país y constituyéndose comunidades independientes, cuya principal ocupación continuaba siendo la piratería. Esta fue la forma en que se completó la conquista de Inglaterra, como veremos a continuación.

Irlanda recibió la primera visita de los norteños en 795, año en que los vikings se apoderaron de la isla de Lambay en la bahía de Dublín, desde donde se emprendieron luego constantes incursiones por el país. El más formidable de los invasores vikings de Irlanda fue Turgesio que extendió progresivamente sus conquistas hasta hacerse dueño de la mitad de la isla.

Nombró entonces a su mujer gran sacerdotisa del más famoso y más culto de los monasterios irlandeses, el de Clonmacnoise. Turgesio fue muerto en combate en 845, pero dejó dos colonias, una en Dublín y otra en Waterford. Por entonces los piratas habían alcanzado Escocia, suprimiendo todas las comunidades de la costa occidental de aquel país.

A mediados del siglo IX veíase a los normandos en busca de una presa más rica que las Islas Británicas. Habiéndose aventurado a ir río arriba por el Escalda, el Rin, el Somme y el Sena, conquistaron en 912 el país que desde entonces lleva el nombre de Normandía. Desde allí sus sucesores emprendieron en 1066 la segunda invasión de Inglaterra.

Mientras tanto, Hamburgo había sido quemado, y las flotas de los vikings hicieron rumbo a España. Desde allí pasaron a la costa africana que abrigaría en siglos venideros una raza de corsarios más temibles todavía, y gradualmente se extendieron hacia el Este, alcanzando las desembocaduras del Ródano y aproximándose cada vez más a Italia.

Hasta el momento en que se detuvieron para disfrutar de sus dispersas conquistas, los normandos continuaron siendo el terror de los pobladores de todas las costas de la cristiandad, y a las letanías de los contemporáneos venía a añadirse la fervorosa plegaria:

A furore normannorum libera nos domine [2]

La liga anseática, una de las instituciones más célebres de la Edad Media, tiene su origen en el terror que inspiraban los piratas norteños. En 1241, las ciudades de Hamburgo y de Lubeck se coligaron ansiosas de proteger sus mercantes contra los asaltos de los corsarios emboscados en los estuarios de los ríos alemanes que desembocan en el Mar del Norte y en el Báltico. Poco a poco se adhirieron otras ciudades libres, y el poderío de la Liga se acrecentó rápidamente. Al fin, su cuartel general se instaló en Wisby, puerto de Gotlanda.

Se siguió una larga historia de luchas entre la Liga y los piratas, en el curso de la cual prevaleció la primera; mas como en los tiempos medievales, los navegantes acostumbraban representar todo género de papeles en el mar y dada la irresistible tentación de desviarse del camino

recto del combate legal y del comercio, los marinos hamburgueses no tardaron en aprender el mismo oficio que les incumbía suprimir, y acabaron por ejercerlo tan hábilmente como sus mejores modelos. El comercio de Inglaterra que comenzaba a desarrollarse, se resintió particularmente con sus andanzas durante la segunda mitad del siglo XIV; pero como en aquella época los corsarios ingleses a su vez se habían convertido en los peores enemigos de la navegación, las quejas resultaban ser más o menos iguales de ambos lados.

Al leer los relatos de aquellos tiempos, se siente uno inclinado a preguntarse cómo los mercaderes del Mar del Norte lograban hacer negocios en tales circunstancias. Es probable que compensasen sus pérdidas, en parte, aumentando sus precios, y en parte con un poco de piratería a escondidas, procedimiento que les permitía recuperar en un lado lo que perdían en otro.

Durante la segunda mitad del siglo XIV surgieron en el Mar del Norte dos piratas anseáticos particularmente célebres: Godeke y Störtebeker, cuyos nombres aparecían en innumerables demandas de indemnización, formuladas por mercaderes y propietarios de barcos capturados. Los dos señores eran tanto asesinos como ladrones; pero Störtebeker, gentilhombre arruinado y borrachín (su nombre significa *el que apura un jarro de un solo trago*) era peor que el otro, aunque le aventajara como pirata.

La pareja acabó por volverse contra sus patrones, pasando a trabajar por su propia cuenta. Tal cosa no debía sorprender a la Liga, puesto que ella misma había adoptado la peligrosa política de alentar la piratería firmando, con motivo de sus guerras contra Dinamarca, alianzas con corsarios; la misma política miope que practicarían más tarde los países europeos frente a los berberiscos.

Godeke y Störtebeker se adhirieron a otros dos bandidos, Moltke y Manteufel (el *hombre demonio*), formando una pandilla que adoptó el nombre de Vitalienbrüder (*Hermanos Abastecedores*, o, más familiarmente, *los Amigos de Dios y Enemigos del Mundo*). La cofradía reclutaba sus tripulaciones entre la hez de todos los puertos del Báltico y se hacía más temible de año en año. En 1392, fue ya lo bastante fuerte para saquear y quemar Bergen, por entonces ciudad principal de Noruega, raptando a los

negociantes más ricos y exigiéndoles cuantiosos rescates. Ningún barco mercante regular del Báltico o del Mar del Norte podía esperar vencer en carrera o en combate un buque de la hermandad, y después del saqueo de Bergen, se abandonaron las más importantes pesquerías de arenques porque ningún barco de pesca se atrevía a salir.

La amenaza que pesaba tanto sobre las vidas como sobre los negocios de los mercaderes asumió aspectos tan graves que hubo de intervenir la Corona: se enviaron algunas expediciones para acabar con aquel azote. La primera, equipada por la reina Margarita de Suecia, con la ayuda de Ricardo II de Inglaterra, fracasó por completo. La siguiente, puesta en pie en 1394 por las ciudades de la Ansa y cuyos treinta y cinco buques de guerra llevaban a bordo tres mil hombres, no tuvo, al luchar contra sus propias criaturas, sino un éxito mísero.

Al fin, en 1402, los *Abastecedores* fueron reducidos. Saliendo bajo el mando de Simón de Utlrecht que llevaba en el palo mayor de la capitana el emblema de la Vaca Abigarrada, —hasta hoy en día es un nombre favorito de los barcos hamburgueses—, la armada de Hamburgo dio con los piratas y los dispersó. Su capitán, Störtebeker, fue capturado vivo, llevado a Hamburgo y ejecutado públicamente. Contábase en la época del acontecimiento, que el palo mayor de su buque era hueco y estaba lleno de oro fundido de un valor tan fabuloso que la venta del tesoro bastó no solamente para cubrir los gastos de la expedición y pagar indemnizaciones a los mercaderes perjudicados, sino para confeccionar además una corona de oro puro, destinada a adornar la iglesia de San Nicolás, templo de los navegantes.

CAPÍTULO II

LOS PRIMEROS PIRATAS INGLESES



Puesto que la caza inglesa tiene en sus venas la sangre de los piratas más intrépidos de la historia, —normandos, sajones y daneses—, no es de extrañar que se convirtiera con el tiempo en la primera nación de corsarios. Pero mucho antes de la conquista y organización de su isla por los invasores llegados de allende el Mar del Norte y del Canal, los británicos gozaban ya, en el extranjero, fama de sobresalir en el arte al que habían de dar sus más ilustres representantes.

Es la maldad de las poblaciones ribereñas del sur de Inglaterra la que tiene la culpa de la invasión de Gran Bretaña por Julio César en el año 55 antes de nuestra era.

Los feroces piratas venecianos se habían hecho demasiado molestos al conquistador de Galia, pues gran parte de sus fuerzas era reclutaba al otro lado de la Mancha. César se dio cuenta de que el medio más seguro de someter a los venecianos consistía en aplastar primero a los británicos: y sobrevino la invasión. Esta es una enseñanza de la que Felipe II habría podido derivar gran beneficio dieciséis siglos más tarde, si hubiese invadido Inglaterra antes de agotarse en su tentativa de reducir las sublevadas provincias neerlandesas.

Tanto los navíos de los venecianos como los de los británicos eran de poco calado, construidos sólidamente de roble unido con pedazos de hierro y provistos de anclas sujetas con cadenas en vez de cuerdas. Aunque dotadas de remos, estas embarcaciones contaban principalmente con sus velas de piel curtida. Sus puentes tenían un pie de espesor y por pequeños que fuesen estos barcos, estaban construidos tan sólidamente que los romanos no podían echarlos a pique con su método favorito del acicate. No fue sino hasta el momento en que comenzó a destruir el aparejo de los piratas con ganchos acerados y encabadas sobre berlingas, cuando César logró derrotarlos en el mar.

Hacia el año 43 de nuestra era, la conquista de Inglaterra por los romanos quedaba terminada y durante más de trescientos años el país formó parte del Imperio. La piratería, sin embargo, continuó floreciendo aún bajo la dominación imperial y a despecho de la formidable *classis britannica* que poseía Roma. No fue sino durante el reinado del emperador Maximiliano, en 286, cuando se tomaron medidas eficaces para asegurar el control de los estrechos. Se organizó y se llevó a cabo una expedición con las características del famoso espíritu realista de los romanos. El mando fue confiado a Marco Aurelio Caurasio, que desde niño estaba familiarizado con las aguas cuya policía iba a asumir. Desde su base en Boloña, Caurasio patrullaba hacia Oeste y hacia el Norte a través del Canal, y a poco tiempo tenía arrinconados en sus respectivas madrigueras a los piratas francos y nórdicos.

Caurasio era no se sabe si escocés o belga. De joven había servido como piloto, y gozaba reputación de ser un marino de gran clase. Posteriormente pasó al ejército romano, donde su talento y fuerza de voluntad le llevaron rápidamente a la cúspide de la jerarquía.

Mas las recompensas que le valían su mérito profesional pronto le parecieron mediocres e hizo como tantos, otros antes y después de él: se puso de acuerdo con los piratas, ofreciéndoles protección a cambio de una parte de su botín. Enterado el gobierno de su traición, fue condenado a muerte; pero prevenido a tiempo, cruzó la Mancha y se refugió en Inglaterra. Allí se proclamó jefe independiente y vio adherírsele tanto la legión romana estacionada en la isla, como gran número de piratas francos.

Durante siete años, asumió así un papel de rey de corsarios de Gran Bretaña, construyendo una flota suficientemente grande para derrotar la armada romana enviada para capturarle. Fue asesinado en 293, —según el modo practicado con los emperadores romanos— por el prefecto de su propia guardia.

La caída del Imperio cogió a Inglaterra de improviso. Incapaz de defenderse contra las invasiones de los pictos y los escoceses, vio infiltrarse pronto en todo el país también a los piratas norteños. Estos últimos, durante varios siglos después de la salida de los romanos, utilizaron las desgraciadas islas como terreno de caza, devastándolas con golpes de mano y saqueos y estableciéndose allí cada vez más sólidamente.

Las depredaciones de los piratas nórdicos fueron detenidas pasajeramente bajo el reinado de Alfredo. Gracias a una administración enérgica, el país recobró la tranquilidad y fuerza necesarias para su defensa. En 897, Alfredo comenzó la creación de la primera marina inglesa. Si podemos dar crédito a la Crónica Sajona, sus navíos fueron de tipo nuevo y aproximadamente dos veces más grandes que los anteriores, siendo movidos por sesenta y aun más remos. Se promulgó una ley según la cual todos los normandos debían ser tratados como piratas y exterminados sin compasión. Así se puso fin al regateo que constituían las compras de extensiones temporales a cambio de tributos. La eficacia de las medidas decretadas por Alfredo se reveló bajo el reinado de su nieto Atelstán quien condujo la flota inglesa contra una fuerza de invasión danesa, que saqueaba Sandwich, y la derrotó en la primera auténtica batalla naval de la historia de Inglaterra. Nueve buques enemigos fueron capturados y el resto dispersado a los cuatro vientos.

La enseñanza pasó desaprovechada. Cuando en 991 volvieron los daneses, hallaron al rey Etelred ocupado en ganarse el título de *mal aconsejado* que añadiría a su nombre la posteridad. Los invasores saquearon la costa de Essex sin encontrar más que una resistencia blandísima; y fue preciso comprar su salida pagando diez mil libras, suma que fue recaudada mediante una contribución denominada el *danegeld*. Reaparecieron a poco tiempo, y hacia 1014, todo el país se hallaba en sus manos. El indolente Etelred se vio obligado a buscar su salvación

fugándose a Normandía. Los nuevos amos traían por lo menos una ventaja: un poderío naval que durante mucho tiempo aseguró al país una inmunidad relativa frente a las incursiones ulteriores de los piratas.

Hacia fines de la Edad Media, mientras Inglaterra ocupaba un lugar cada vez más importante entre las naciones europeas, al mismo tiempo que su comercio se encontraba en pleno desarrollo, la piratería floreció como nunca en los mares contiguos y sobre todo en el Canal. Durante el reinado de Enrique II, los riesgos que los bandidos irlandeses, escoceses, valones y franceses hacían correr a los mercantes en las rutas entre Inglaterra y Francia, llegaban a ser tales que los barcos apenas osaban salir de los puertos. El fenómeno familiar de la desaparición del comercio y del alza de precios se acentuó. Bajo el reinado de Enrique y de sus sucesores Eduardo I y Eduardo II, se logró conjurar una vez más la peor de las calamidades gracias a una extensión de la flota y una enérgica política naval. Mas a la muerte de Eduardo II, el *Rey del Mar*, en 1327, la marina entró en decadencia; gran número de los mejores buques fueron vendidos, y volvió a comenzar la vieja historia. Finalmente, los mercaderes de las ciudades marítimas tuvieron que recurrir a sus propias fuerzas, imitando el ejemplo de la Liga Anseática, como único medio de evitar el estrangulamento de su comercio.

Tal fue el origen de la *Liga de los Cinco Puertos*. La coalición primitiva, que databa de más de un siglo, incluía las cinco ciudades de Hastings, Romey, Hythe, Dovres y Sandwich, a las que se unieron posteriormente las dos *antiguas villas* de Winchelsea y Rye. Su misión era proteger el litoral sudoccidental de Inglaterra y ejercer la policía en los mares circundantes. A cambio de tales servicios les eran concedidos por la corona ciertos privilegios. El oficial más alto de la federación asumía el cargo de almirante de los *Cinco Puertos*, que hasta en nuestros días continúa teniendo su residencia en el castillo de Dovres.

Una de las prerrogativas más provechosas de la Liga consistía en el derecho de saquear todos los mercantes que navegaban por el Canal, salvo los ingleses. Es fácil adivinar las consecuencias. Los buques de guerra de los *Cinco Puertos* interpretaban tal privilegio a su manera, y pronto los barcos de las potencias amigas e incluso los ingleses comenzaron a

resentirse de la protección asumida por la Liga. La situación en la Mancha y hasta en el Mar del Norte bajo el régimen de los piratas autorizados se convirtió en peor de lo que había sido antes. Los altos funcionarios de las ciudades mismas llegaron a ser capitanes de ladrones. En 1322, para citar un solo ejemplo, el alcalde de Winchelsea, Robert Battayle, robó a dos mercaderes de Sherborne su barco con todo el cargamento. No transcurría un año sin que el Consejo de la Corona se viera abrumado de innumerables reclamaciones de ese género. Pronto el gobierno estuvo harto de sus propias criaturas y pasó a castigarlas con severidad. Vemos en 1435 a un tal William Morfote, miembro del parlamento de Winchelsea, implorando el perdón del rey por haberse escapado del castillo de Dovres, donde había sido encarcelado como culpable de actos de piratería, cometidos con un navío tripulado por cien hombres suyos.

Las demás ciudades marítimas de Inglaterra manifestaban naturalmente un vivo resentimiento ante los privilegios de los *Cinco Puertos* y la desenvoltura con la que éstos los interpretaban. En cierta ocasión, su rencor se acaloró hasta el punto de hacer estallar una batalla entre la escuadra de Yarmouth y la de los *Cinco Puertos* en un momento en que una y otra luchaban contra un enemigo común; y la riña armada no finalizó hasta que veinticinco barcos de Yarmouth habían perecido presa de las llamas. El incidente dio lugar, durante cerca de doscientos años, a violentas recriminaciones, y el resultado de la creación de aquella policía del Canal fue hacer que la última fase de la piratería pareciera mucho más intolerable que las anteriores.

Los rivales más intratables de los *Cinco Puertos* eran, con mucho, las ciudades de Devon y de Cornualles. Las depredaciones de los hombres del Oeste se habían limitado, al principio, a las villas y aldeas vecinas y a mercantes que pasaban a poca distancia de sus puertos; pero muy pronto los marinos de aquellas dos comarcas se mostraron más audaces, extendiendo su radio de acción en busca de nuevas víctimas y llegando a saquear la costa francesa de enfrente. Los bretones no eran gente para aceptar sin respingo tamaño trato, y los asaltantes del Oeste no tardaron en darse cuenta de que tendrían trabajo de sobra para defender sus propias casas.

La actividad de los corsarios bretones sale del cuadro de este capítulo; pero uno de ellos, por ser el personaje tal vez más romántico que jamás haya mandado un buque pirata, merece una breve digresión. El 2 de agosto de 1343, el señor Olivier de Clisson, uno de los nobles más influyentes de Nantes, acusado de intrigas con los ingleses, fue llevado a París y decapitado. Su cabeza fue devuelta a Nantes y colgada de la muralla de la ciudad, —advertencia familiar en aquellos tiempos.

La viuda de Olivier, Jeanne de Belleville, célebre por su belleza en todo el reino de Francia, juró vengar la muerte de su marido. Hipotecó sus bienes, vendió sus alhajas y los muebles de sus castillos y con el dinero así reunido compró y equipó tres sólidos navíos. A la cabeza de esta escuadrilla, la *Dama de Clisson* —por ese nombre es conocida en los anales de la piratería— se puso a surcar el mar, concediendo una atención especial a la costa de Francia, no dando cuartel a ninguna de sus víctimas, cortando cabezas, hundiendo buques, y quemando aldeas. En los encuentros navales, siempre era la primera en subir al abordaje del enemigo, teniendo al lado a sus dos hijos, jóvenes tan gallardos y tan feroces como su madre. Desgraciadamente, su fin no nos es conocido.

Dartmouth fue una de las principales víctimas de las incursiones por parte de los corsarios franceses. En 1399, John Hawley, el héroe de la historia marítima de Dartmouth, decidió emprender *una expedición contra aquella chusma pestilencial*. Fletó todo el tonelaje disponible en el puerto de Dartmouth y se hizo a la mar, rumbo a las costas de Normandía y Bretaña. Esta guerra sostenida por capitanes mercaderes tuvo resultados felices para todo el mundo, menos para los franceses. Hawley capturó treinta y cuatro de sus barcos con los cargamentos que incluían, entre otras mercancías, mil quinientos barriles de vino; de suerte que, al festejar la victoria, Dartmouth *se encendió bajo el efecto de los deliciosos vinos de Francia*.

Hawley fue un típico ejemplo de los mercaderes aventureros que combinaban, y no sin resultados remuneradores, el comercio con la piratería. Se hizo en extremo rico y se distinguió al servicio de su país como suplente del almirante. Mientras cumplía con esta función, no desatendía sus negocios privados. Así es como, en 1403, salió con algunos buques

armados, de Dartmouth, Plymouth y Bristol para una pequeña expedición estrictamente personal, de la que regresó enriquecido con siete galeras genovesas y españolas.

Harry Pay, de Poole, en Dorset, un contemporáneo de Hawley, se hizo aún más célebre que éste. A muchos respectos, Pay fue el precursor de los métodos practicados por Drake doscientos años más tarde. Llegó a ser el azote de los españoles, bajo el nombre de Arripay. Desde fines del siglo XIV hasta principios del XV, Pay devastó constantemente la costa de Castilla; pero lo que sublevó más que nada la indignación de toda España, fue el robo del Santo Crucifijo de la iglesia de Santa María de Finisterre.

Ocasionalmente, y lo mismo que Drake, Pay tuvo dificultades con su propio gobierno; pero se las arregló siempre para salir del atolladero, sobre todo en los momentos en que aquél necesitaba de sus notables talentos de navegante. Entonces reasumía tranquilo sus habituales actividades. Es así como en 1405 sirvió bajo el mando del lord almirante Thomas Berqueley, y como en el año siguiente, según revelan los relatos, capturó con quince barcos por su propia cuenta veinte mercantes franceses. Era el héroe de Poole, como Drake sería el de Plymouth, y cuando regresaba con sus presas, se celebraba una fiesta general. En cierta ocasión, Pay volvió de una expedición sobre la costa bretona con más de cien embarcaciones capturadas (no se nos dice cuántos barcos de pesca figuraban en aquellos notables totales de las crónicas primitivas), y entonces la rica ciudad mercantil se entregó a una jarana en el curso de la cual *fueron abiertos gran número de barriles de Oporto y de aguardiente… de suerte que pronto no hubo un solo hombre en ayunas en toda la ciudad, y en vez de atender los negocios ya no se pensaba más que en beber y alborotar*.

Pero el pirata no era para su ciudad natal una bendición sin mancha. Si las principales víctimas de Pay no pertenecían todas a la primera potencia de Europa, no por eso dejaban de ser de una raza varonil y orgullosa. En 1406, durante el mismo año en que daba caza a los barcos franceses frente al litoral bretón, los españoles irrumpieron en el bien guardado puerto de Poole sometiéndolo a aquel trato vigoroso que infligirían periódicamente a los puertos de la costa berberisca, en el curso del siglo venidero. Cierto Philipot, prócer de la ciudad, reclutó un millar de hombres y los envió a la

mar a buscar desquite. La venganza fue obtenida hasta cierto punto con la captura de quince mercantes españoles con su cargamento; mas este éxito no representaba sino una escasa compensación de los estragos que pusieron fin a la importancia comercial de la buena ciudad de Poole.

Difícil es imaginarse que la pequeña villa de Fowley, hoy caída en profundo sueño, haya gozado alguna vez de un esplendor marítimo análogo, y sin embargo es un hecho que Fowley desempeñó durante los siglos XIV, XV y XVI, entre los puertos ingleses, un papel tan grande como Dartmouth, Poole y Plymouth. El historiador John Leland la describe en el apogeo de su prosperidad *debida en parte a hechos de guerra y en parte a actos de piratería; y así, haciéndose rica, la ciudad se entregó toda entera al comercio, de modo que era frecuentada por los barcos de diversas naciones, y los suyos iban a todos los países*.

Ninguno de los puertos de Cornualles tenía tan mala reputación por sus proezas de piratería como aquella pequeña ciudad cuyos marineros, que se llamaban a sí mismos *los valientes de Fowley*, quemaban y saqueaban la costa normanda durante el reinado de Eduardo III. En aquellos días de la Guerra de los Cien Años, el rey estaba demasiado contento de poder contar con su ayuda contra los franceses. Pero en tiempos de paz *los Valientes de Fowley* diezmaban a los hombres de los *Cinco Puertos*, enemigos naturales de los marinos de la comarca de Devon. En cierta ocasión, los Valientes se negaron a *descubrirse ante los señores de aquellas ciudades*, con el resultado de que los varones de los *Cinco Puertos*, enfurecidos por el insulto, salieron hasta el último hombre para castigarlos; pero su rabia fue más grande que su éxito, pues los de Fowley les dieron a guisa de saludo tal soba que se estimaron felices de poder escapar sin otra despedida.

Cada puerto del Oeste de Inglaterra tenía sus jefes piratas que iban y venían a su antojo, siempre en connivencia con los caciques locales y los terratenientes del condado. Exmouth se ufanaba de llamar suyo al capitán William Kyd, nombre llevado trescientos años más tarde por el tal vez más célebre de todos los piratas; Portsmouth, a su vez, se enorgullecía de Clay Stephen, corsario temido a muchas millas más allá de la isla de Wight. A Saint-Ives le sobraban los representantes de esta nobleza, y su reputación de bebedores igualaba su prestigio en cuanto piratas. Celebraban famosas

orgías en las tabernas del muelle cada vez que un barco de Saint-Ives volvía del canal de Bristol. Mucho tiempo después de que el último de los piratas de Saint-Ives hubo terminado sus días, sea en el cadalso o como consecuencia de las cantidades excesivas de ron, las muchachas de la ciudad seguían fieles a la costumbre de cantarse unas a otras ciertas baladas en las que se ponía en guardia a las niñas contra las poderosas tentaciones de aquel puerto de Cornualles.

De cuando en cuando, un gobierno fuerte hacía cuanto podía para poner término al azote nacional; pero habitualmente sus esfuerzos se veían contrarrestados por los terratenientes locales. Prácticamente todos los *squires* [3] de las riberas occidentales participaban en aquellas grandes empresas y muchos de ellos convertían las ordenanzas de la Corona en una farsa, pues siendo jueces de paz, actuaban con esta investidura como miembros de las comisiones encargadas de investigar sobre los actos de piratería invocados, y había muy poca probabilidad de que llevasen a la horca a sus propios empleados que tanto los enriquecían. Y hay que tener en cuenta, además, las casi permanentes guerras de los siglos XIV y XV, que hacían indispensables los servicios de los piratas, por ser éstos los mejores marinos de Inglaterra.

Enrique V logró progresos decisivos aplicando el método más sentimental de tratados con Francia y España, según los cuales cada país se comprometía a no recurrir a los servicios de los piratas y a aniquilarlos mancomunadamente. El convenio proveía que ningún buque armado podía recibir permiso de salir de un puerto, sin una licencia apropiada, ni sin previo depósito de una cuantiosa fianza que garantizase la buena conducta del capitán. A fin de reforzar el efecto de estas medidas, Enrique promulgó leyes severas contra el bandidismo en alta mar, introduciendo un sistema de salvoconductos para los barcos que se atenían a la ley. Resultó de ello un ligero mejoramiento; pero antes de veinte años, la marina real había vuelto a decaer, y una vez más los mercaderes se vieron obligados a desquitar sus pérdidas recurriendo a la fuerza bruta.

Durante el reinado de Enrique VI, el mal se hizo peor que nunca; pues los piratas ingleses pasaron a saquear los mercantes de su propio país sin sombra de vacilación o escrúpulo. La situación llegó a tal extremo que el

mar, esa ruta natural y la más económica para el transporte de mercancías, se halló casi desierto y fue realmente menos costoso enviar mercancías de Londres a Venecia, por tierra, subiendo por el Rin y atravesando los Alpes, que por mar. Estos gastos suplementarios eran debidos únicamente al costo enorme de la defensa contra los piratas. Cierto capitán veneciano que había tenido la audacia de aventurarse por la ruta marítima, contaba, al llegar a Londres, que había embarcado cien hombres más y veintidós cañoneros por temor a un ataque; temor harto justificado, pues no había podido terminar el viaje sino después de haber rechazado a un pirata normando.

Bajo el reinado de Enrique VII, se imaginó otro método del que se esperaba que pusiera fin a la piratería. Pero aquello sólo tuvo el efecto de hacer más desastrosa la situación. Se trataba de un sistema de cartas de represalias, que fue practicado durante varios siglos y que concedía al portador el derecho de ejercer su propia justicia. Cuando, por ejemplo, un mercader inglés era despojado por un pirata francés de mercancías valuadas en quinientas libras, la víctima se procuraba una carta del gobierno que le autorizaba para apoderarse de bienes por el mismo valor a bordo de cualquier barco francés.

La historia de las actividades de sir Andrew Barton, mercader, pirata y héroe escocés, nos ofrece un magnífico ejemplo de las consecuencias de ese género de legislación.

Habiendo alegado que su padre, hacía varios años, había sido víctima de un saqueo por parte de los portugueses, Barton recibió una carta de represalias, del rey Jacobo IV de Escocia. Provisto de este documento, se hizo a la mar con dos poderosos buques, el *Lion* y el *Jennet Purwyn*, dirigiéndose hacia la costa de Flandes. Allí saqueó los mercantes de todas las naciones, que traficaban con los puertos flamencos, y especialmente los ingleses. Finalmente, el escándalo adquirió proporciones tales que Enrique VII se vio obligado a enviar a los dos hijos del conde de Surrey, Eduardo y Tomás Howard, para apoderarse del maleante. Tras una encarnizada lucha frente a los Goodwin Sands, Barton fue muerto; los piratas escoceses, derrotados, huyeron y el 2 de agosto de 1511 sus dos buques fueron llevados triunfalmente a Blackwell para ser incorporados a la marina

inglesa; acto por el cual el rey Jacobo IV se mostró *extraordinariamente furioso*.

Aquella gran victoria dio origen a toda una serie de baladas. Una de ella, de noventa y dos coplas, figura entre las publicaciones de la *Navy Records Society*.

Con el tiempo y a medida que se construían embarcaciones más grandes, crecían también la audacia y experiencia de los marinos ingleses, y los vemos aventurarse cada vez más lejos. *Aunque era indudable* —escribía un contemporáneo— *que la hez de los marineros se hacía pirata*, y por funestos que fuesen para el comercio aquellos combates y saqueos, no por eso dejaba de ser cierto que engendraron la raza de navegantes maravillosos, fueren piratas o no, que compartieron con la reina y sus poetas la gloria del reinado de Isabel.

Capítulo III

LOS CORSARIOS BAJO EL REINADO DE ISABEL



El reinado de Isabel vio desarrollarse un pronunciado nacionalismo que acabó por encontrar en los audaces navegantes de Inglaterra un empleo como miembros de una marina no oficial, pero reconocida y altamente eficaz. Al principio de su reinado, existían en Gran Bretaña cuantas condiciones pudieran ser favorables al desenvolvimiento de la piratería. El país en pobre; el comercio languidecía, extendiendo la desocupación entre los marineros (Richard Hakluyt, que estaba calificado mejor que nadie para opinar al respecto, atribuía la aparición de la piratería entre los ingleses y los franceses —fenómeno que contrastaba con lo que sucedía en España y en Portugal— al hecho de que las dos naciones ibéricas tenían suficientes empleos para sus marinos y, por eso, no producían piratas, mientras que *nosotros y los franceses somos los más infames si se juzga por nuestras piraterías desmesuradamente bajas y cotidianas*); las mercancías valiosas pasaban constantemente por el canal; y, por último, tanto bajo el reinado de Eduardo VI como bajo el de María habíase dejado caer en decadencia la

marina de guerra inglesa, y eso igualmente desde el punto de vista cualitativo y desde el numérico, haciendo imposible una policía efectiva.

El hábito de considerar como botín las mercancías españolas y portuguesas ya se había arraigado tan profundamente en la vida nacional bajo Felipe y María que no era de esperarse que cayera en desuso bajo una soberana cuya ascensión al trono marcaba la ruptura entre Inglaterra y España y cuyo primer acto importante fue cortar el sólido vínculo de la religión común, abjurando la fe católica. Durante la era de Felipe y María, las principales víctimas de los piratas habían sido los portugueses; pero ahora los marinos británicos parecieron darse cuenta de que les era lícito molestar con igual imprudencia a los españoles.

Tanto los portugueses como los españoles utilizaban Amberes como puerto de importación de las mercancías que distribuían en la Europa Septentrional y en la Central, en lo cual les habían precedido los ingleses hasta 1568, año en que comenzaron las complicaciones con España. Los españoles traían al emporio de Amberes sus propios vinos y los de Gascuña, el trigo y la sal de los demás países mediterráneos, y todos los noveles y variados productos de las Américas. Los portugueses depositaban allí sus vinos de Madera, las especias de Extremo Oriente y las maderas preciosas de Brasil. Sus rutas cruzaban inevitablemente las aguas familiares a los pobladores de Cornualles y Devon, que conocían las mareas y corrientes de aquella zona como un jardinero conoce el huerto cultivado por sus propias manos.

Al examinar la correspondencia diplomática de los primeros años del reinado de Isabel, siente uno sorpresa ante el hecho de que las protestas contra actos de piratería constituyesen la rúbrica más importante del servicio de los embajadores. Figura entre aquellos documentos un voluminoso legajo relativo a Thomas Wyndham, hijo de un habitante de Norfolk y que, luego de haber servido en la marina contra los franceses, llegó a ser consejero y vicealmirante bajo Enrique VIII:

… hombre áspero e imperioso que se hizo más enemigos que amigos entre sus semejantes, pero que se mostró siempre capaz de mantener leales a sus tripulaciones; espécimen perfecto del tipo creado en tan numerosos ejemplares por el régimen y la personalidad de Enrique VIII y cuyas tradiciones fueron trasmitidas a la edad de oro de los capitanes de la época isabelina.

La empresa personal de Wyndham tenía por objeto la captura en el Canal, de los mercantes cargados de azúcar y el traslado de sus cargamentos a Waterford, donde eran vendidos a encubridores londinenses, los cuales tenían agentes allí y en los demás puertos irlandeses.

No habían transcurrido dos años desde la subida de Isabel al trono, cuando ya el embajador de España protestaba por la captura en el mar —colmo de una serie de actos de agresión—, de gentilhombres españoles y de su venta en pública subasta en Dovres, pagándose hasta cien libras por un español bien vestido que prometiese un cuantioso rescate. La ira del obispo de Cuadra, que representaba por entonces a Felipe II ante la corte de Isabel, se dirigía particularmente contra dos individuos de nombre de Poole y Champneys, los cuales se habían apoderado de algunos barcos españoles procedentes de las Antillas, en el momento en que cruzaban entre las Azores y las Canarias. En 1560, los dos hombres bajaron a tierra en uno de los puertos de las Islas Canarias, donde fueron detenidos y encarcelados por los españoles. Después de haber languidecido en su prisión hasta la Navidad del año siguiente, aprovecharon la ocasión de huir un día en que toda la población de la isla oía misa, introduciéndose furtivamente a bordo de un barco anclado en el puerto. Y así lograron regresar a Inglaterra.

La fuga de los dos piratas inmediatamente antes de ser juzgados, enfureció a los españoles aún más que sus crímenes. Todos los mercaderes y navíos ingleses que se hallaban en las Islas Canarias fueron detenidos en el acto y se infligieron toda clase de castigos a personas perfectamente inocentes, acto que amenazaba hacer estallar una crisis entre ambas naciones. El asunto se difería, sin embargo Isabel y el destino se confabulaban para retardar el conflicto lo más posible. La reina tranquilizó a los españoles expresándoles sus excusas, e hizo un esfuerzo sincero para hacer entrar en razón a sus irresponsables merodeadores.

En 1564, Isabel escribía a Sir Peter Carew que *puesto que de acuerdo con noticias recibidas, las costas de Devonshire y Cornualles estaban infestadas de piratas*, le ordenaba *equipar a toda prisa dos o tres barcos sólidos en algún puerto de la región*, con objeto de capturarlos. Fiel a su habitual inclinación hacia la economía, Su Majestad propuso que las tripulaciones de aquellos barcos cobrasen *en beneficio sobre el botín o que*

no recibiesen de nosotros más que el aprovisionamiento, en otros términos que se aseguraran su sueldo mediante lo que lograsen quitar a los piratas. Concluía su carta con la siguiente sugestión práctica: *Los susodichos merodeadores podrían ser persuadidos con la esperanza de obtener nuestro perdón, a ayudar a entregarnos el resto de sus compañeros en vista de que tal práctica nos dio recientemente muy buenos resultados en un asunto análogo*.

Puede decirse, en suma, que la reina se esforzó sinceramente, durante los primeros años de su reinado, por remediar los excesos de sus súbditos; pero el hábito de la piratería, viejo de muchos siglos, había echado fuertes raíces en el país para que resultase posible romperlo con medios tan limitados.

Tuvo pleno éxito en limpiar el Canal de los corsarios aislados, que trabajaban fuera de las grandes asociaciones de piratas y que no tardaron en sentir el peso de la mano real de una manera lo suficientemente dura pan decidirse a buscar un terreno de caza más apropiado, al sur de Irlanda y en torno a las islas de la costa occidental de Escocia. En cuanto a la piratería en escala grande, triunfó contra todas las medidas de la reina.

Y es que los agentes de los corsarios se hallaban demasiado mezclados a los poderes legislativos y ejecutivos de Inglaterra, y demasiado ligados, por lazos de sangre, a la clase gobernante, para ser extirpados sin una campaña que habría asumido la envergadura de una guerra civil.

Si accidentalmente algún pirata que pertenecía a una de aquellas poderosas organizaciones era capturado, las influencias que obraban a su favor, lograban obtener su completa liberación después de un breve servicio disciplinario en la marina de la reina.

Los verdaderos pilares de la piratería eran los grandes terratenientes que actuaban a la vez como beneficiarios de aquélla y como administradores de la Ley en sus distritos. La opinión local les era favorable. La clase media del condado se sentía muy feliz de recibir una renta exorbitante por algún reducido almacén que normalmente no habría producido más que un par de chelines al año. Los pequeños funcionarios de los puertos habían cobrado durante tanto tiempo la recompensa de su sigilo que acababan por considerar ese sueldo como única razón de ser de sus cargos. Los anales

rebosan ejemplos como el del alcalde de Southampton, quien después de haber sido sobornado por algunos ricos corredores, traficantes con mercancías robadas, soltó a varios piratas cogidos con las manos en la masa; o el caso de otros burgomaestres, comandantes de puerto y oficiales de aduana, que actuaban casi abiertamente en connivencia con los corsarios.

Aun más importantes que ellos eran los altos jefes de la marina, los gobernadores y sheriffs de los condados, en suma, los notables que dirigían aquellas operaciones en medio de una seguridad llena de dignidad social. De cuando en cuando, la queja de un embajador o las disculpas aducidas por algún pequeño funcionario, al que habían logrado sonsacar la verdad, revelaban que tal augusto servidor de la corona movía los hilos tras los bastidores. Vemos aparecer entonces nombres históricos como los de William Hawkins, hermano del famoso tesorero de la Marina, y Sir Richard Grenville, el Inmortal héroe del Revenge, que pasaron uno y otro ante el Consejo de la Corona, acusados de piratería.

Con mucho los más grandes de aquellos magnates de la piratería fueron los Killigrew de Cornualles. Esta vieja familia que dio a la nación muchos ministros, diplomáticos y soldados distinguidos, engendró una verdadera oligarquía de corsarios capitalistas. La cuna del clan se hallaba en Arwenack, en Cornualles, y su cabeza era, en tiempos de Isabel, sir John Killigrew, vicealmirante de Cornualles y gobernador real hereditario del castillo de Fendennis. Este dignatario actuaba como una especie de director general de los asuntos de la familia.

El padre de sir John había sido pirata. También su tío Peter, siendo joven, solía merodear por el Mar de Irlanda. Uno de sus parientes, sir John Wogan, vicealmirante de Gales del Sur, vigilaba por los intereses de la familia en aquella costa; también él fue juzgado por piratería. Otro deudo, John Godolphin, ejercía el oficio de corredor en su propio distrito de Cornualles al mismo tiempo que la importante base de Tralee, en Irlanda, se encontraba en manos de un viejo amigo y vecino de sir John. Varios otros primos administraban sucursales a lo largo del litoral de Devon y de Dorset.

Entre sus socios figuraban el lord irlandés Conchobar O’Driscoll, el famoso *sir Finian de las naves*, y el *terrible John Piers*. Este último

cooperaba con su notable madre, una hechicera muy conocida en Cornualles.

En manos de aquella familia se hallaban no solamente las operaciones de encubrimiento y de reparto de las mercancías robadas, sino todos los asuntos de detalle, a excepción de los actos de piratería mismos. Los Killigrew controlaban: el pago de sueldos a las tripulaciones y los demás gastos de navegación; los sobornos a los funcionarios; la compra y el flete de barcos; el suministro de aprovisionamientos; y las contribuciones en efectivo cobradas por la nobleza de Dorset, Devon y Cornualles, renta de la que participaba ocasionalmente también uno u otro hidalgo del condado de Somerset. El capitán pirata no recibía más que una quinta parte del valor de la presa; la parte leonina del botín correspondía a los encubridores, pues tal era la usanza en ese género de negocios y parece que la misma regla es observada entre las pandillas de contrabandistas de alcohol en los Estados Unidos. El valor de cada una de las presas no era, por cierto muy elevado y la captura de un cargamento valuado en mil libras o más constituía un caso raro. Pero la regularidad con que las presas entraban en el puerto convertía aquella industria en altamente lucrativa, y fue mediante la piratería como se pusieron los cimientos de la fortuna de más de una de las grandes familias. Puede parecer extraño que una Europa tan débilmente poblada como estaba en el siglo XVI (la población de Inglaterra no pasaba por entonces de unos tres millones de almas), tuviera una navegación tan activa; pero no hay que olvidar que la mala condición de los caminos terrestres convertían el mar en el instrumento más cómodo y menos costoso de transportes locales. Mientras la excesiva codicia de los piratas no paralizaba el tráfico, la navegación ofrecía en general el medio más económico y rápido para llevar mercancías de un punto a otro de Inglaterra.

Aunque a menudo el botín se vendía en puertos importantes, tales como Plymouth o Southampton, se daba la preferencia a las bahías pequeñas y apartadas. La de Lulworth, la más oriental, era muy apreciada. Había otras en Devon y Cornualles, como también en el sur de Irlanda; todas a disposición del sindicato de Killigrew.

Falmouth era probablemente tan importante como cualquier otro puerto de Inglaterra en cuanto al tráfico con el botín de los piratas; pues era la cuna

de los Killigrew. Su bella mansión de Arwenac se alzaba junto al mar en un rincón aislado del puerto de Falmouth, y estaba conectada con la playa por un camino secreto. El castillo de Pendennis era el único edificio cercano, y éste, pese a su armamento de más de cien cañones, constituía para los barcos piratas un refugio más bien que una amenaza. En Arwenac, lady Killigrew ofrecía hospitalidad a los más respetables corsarios, y los parientes de los Killigrew imitaban su ejemplo en sus propias moradas. Cierto pirata notorio que operaba en el canal de Bristol y frente a la costa de Gales del Sur, solía apearse en casa del agente del Almirantazgo. Es más: el sindicato tenía reservados para descanso y comodidad de las tripulaciones, hogares especiales en los puertos donde se vendía el botín, y su uso era conocido de todos.

Cierto incidente harto característico pone en evidencia hasta qué punto Falmouth ofrecía un refugio a los bandidos. Un día, al entrar en el puerto con su buque, cierto pirata se encontró bruscamente cara a cara con algunos cruceros de la Marina Real, anclados en la bahía. La situación era delicada, pero fue resuelta pronto por el tacto de sir John Killigrew. Sin perder un minuto, el vicealmirante se hizo conducir al barco insignia de la escuadra y pasó allí un par de horas en una conversación a solas con el jefe de aquella fuerza naval, el capitán Jones. La conferencia tuvo por resultado un acuerdo según el cual el capitán Jones iba a emprender una pequeña excursión al interior del país, a expensas de los Killigrew. El caballero salió con cien libras en el bolsillo, dejando al pirata la libertad de desembarcar su cargamento. Era muy raro, por lo demás, que algún empleado de los Killigrew se viera obstaculizado seriamente en sus andanzas. Aunque el Canal era vigilado por buques de guardia estacionados en algunos puntos, no se conoce ningún caso de que uno de los hombres del sindicato haya sido cogido *in fraganti*. Antes bien sucedía lo contrario, como, por ejemplo, en 1578, cuando varios piratas asaltaron y saquearon el barco costero del vicealmirante, el *Flying Heart*, en aguas de Gales. Durante toda aquella época, no aparece ni un solo informe mencionando la captura de un pirata en el Canal de Bristol, aunque los corsarios hormigueaban literalmente en las cercanías de la Isla de Lundy, entregándose a innumerables saqueos.

Sólo cuando las víctimas resultaban ser personas verdaderamente influyentes se tomaban medidas de represión serias, y era entonces cuando intervenía la autoridad central de Londres. Tal fue el caso del conde de Worcester, en 1573. Este grande atravesaba el Canal entre Dovres y Boloña, llevando consigo una bandeja de oro, enviada por la reina Isabel como regalo de bautizo para la nieta de Carlos IX, cuando su barco fue atacado por piratas; y si bien el conde logró escaparse con la bandeja, sin embargo dejó en manos de los asaltantes una suma de quinientas libras, además de perder entre muertos y heridos una docena de personas de su séquito. El resultado de este asunto fue una batida general contra los corsarios de la Mancha. Pero de los cientos cogidos y encarcelados, sólo se ahorcó a tres. Es probable que intervinieran poderosas influencias.

Su torpeza en la elección de sus víctimas fue lo que acabó por llevar al banquillo de los acusados a la anciana Lady Killigrew. Esta extraordinaria mujer había asistido a su padre, Philip Wolverston, distinguido gentilhombre pirata de Suffolk, antes de convertirse en una valiosa colaboradora de su marido. Pero en 1582, lady Killigrew se extralimitó. El día del Año Nuevo, un mercante de la Ansa llevando a bordo un cargamento de ciento cuarenta y cuatro toneladas, fue obligado por una tempestad a buscar refugio en el puerto de Falmouth. El barco fondeó precisamente frente a Arwenack. Siendo esta casa la residencia del comisario de asunto de piratería y reinando la paz entre Inglaterra y el resto del mundo, el piloto podía creer razonablemente que no tenía nada que temer. Pero dio la casualidad que el navío extranjero fue visto por Su Señoría desde la ventana de su salón. La dama se informó y supo que el barco llevaba a bordo mercancías de valor, y que sus propietarios, dos nobles españoles, Felipe de Orozo y Juan de Charis, se habían apeado en una fonda de la aldea de Penryn, para esperar allí el fin de la tormenta.

En la noche del 7 de enero, una embarcación arrancó de la ribera, llena de hombres de sir John Killigrew, armados hasta los dientes. La propia lady Killigrew gobernaba el timón. Abordando el mercante, los mozos de Cornualles, capitaneados por Su Señoría, saltaron al puente, acuchillaron a los tripulantes cogidos de improviso, y arrojaron los cadáveres al agua. Lady Killigrew y dos de sus servidores regresaron a Arwenack House con

varias piezas de paño de Holanda y dos barriles llenos de duros, en tanto que los marineros de Cornualles condujeron el barco a Irlanda, donde se procedió a la liquidación del resto del botín. Los propietarios dirigieron en seguida una queja debidamente formulada a los comisarios de asuntos de piratería de Cornualles, cuyo presidente era el hijo de la agresora. La investigación estableció que no había testimonios susceptibles de inculpar a alguna persona conocida. El jurado pronunció el sobreseimiento de la causa: indudablemente el barco había sido robado, pero era imposible saber por quién.

Charis y Orozo, sin embargo, se mostraron tenaces. Se trasladaron a Londres y llevaron el pleito a las autoridades supremas, con el resultado de que el conde de Bedford, miembro del Consejo de la Corona, dio instrucción de abrir una investigación, sin retroceder ante pesquisas en el lugar del crimen.

Finalmente, lady Killigrew, Hawkins y Kendal aparecieron ante el jurado de Launceston. Declarados culpables, fueron condenados a muerte. Los dos hombres murieron en el cadalso; lady Killigrew se salvó, siendo indultada en el último momento.

Poco a poco, a medida que avanzaba el reinado de Isabel y se hacían cada vez más densas las nubes precursoras de la guerra en el cielo del país, el gobierno comenzó a hacer sentir su autoridad, suprimiendo la piratería o bien colocando a los piratas en puestos de la marina. En 1581 la bahía de Lulworth fue cerrada al sindicato por el vicealmirante de Dorset, el cual hizo construir un castillo en East Lulworth y estableció una severa vigilancia en el puerto.

En 1583, el Consejo de la Corona concedió a los habitantes de Weymouth medios de defensa contra un pirata de mala fama, Thomas Purser. Este, habiendo intentado un golpe de mano muy insolente contra aquella ciudad y rechazado después de haber capturado un mercante de La Rochelle, se retiró gritando la amenaza de volver y destruir la ciudad con todos los barcos que encontrase en el puerto.

Tropezamos en los archivos de este viejo puerto atlántico con frecuentes inscripciones reveladoras de un crecimiento de las detenciones y encarcelamiento de piratas. He aquí un ejemplo: una cuenta de gastos

efectuado en 1586 por el alcalde de Lyme Regis con motivo del transporte de diez corsarios a la prisión de Worchester:

Desembolsos en relación con el traslado de los piratas.

Prima pagada por once caballos y ocho hombres empleados en escoltar a los prisioneros a Dorchester … 28 chelines - 6 peniques

Item pagada por alimento y bebida de los prisioneros durante su estancia aquí … 2 chelines - 6 peniques

Item al guardián que ha vigilado a los prisioneros … - 12 peniques

Item pagada por dos cuerdas para atar a los prisioneros … 1 chelin - 2 peniques

Item pagada al calabocero de Dorchester por recibir a los prisioneros (en número de diez, a 4 pen. cada uno) … 3 chelines - 4 peniques

Item pagada por gastos de Sir Harder, almuerzo y cena, así como forraje pan su caballo, durante doce días, y por hacer las indagaciones, así como por la verificación del auto de prisión … 14 chelines - 6 peniques

Nos llevaría demasiado lejos describir detalladamente las actividades de cada uno de los piratas independientes; además, sus carreras se parecen tanto que resultaría monótono relatarlas todas. Una de las figuras más características es la del capitán John Callys, hombre de familia distinguida y de buena educación, como muchos representantes de su oficio. Entre sus parientes encontramos al conde de Pembroke, uno de los pares más poderosos del Reino. Callys principió navegando bajó las órdenes del sir John Berkeley. Después se hizo pirata. Su base era Glamorgan, en el país de Gales. Muy respetado de la nobleza local, pasaba sus horas de ocio como huésped de los notables del país. Solía operar solo, uniendo a veces sus fuerzas a las de dos corsarios extranjeros, el conde Higgenberte y Symon Ferdinando Portingale, o bien a las de su viejo amigo, el capitán Robert Hickes, que terminó sus días en la horca.

Callys fue capturado el 15 de mayo de 1577, frente a la isla de Wight. Encontraron en su posesión la suma de veintidós libras y siete chelines, que sirvió de prueba contra él durante su proceso. Aunque su causa fue mala, se salvó, haciéndose delator y dando informes sobre sus encubridores. Tales

servicios, más un soborno de quinientas libras, pagado por sus amigos, le valieron la liberación.

Callys, asustado tal vez por haber estado al borde del cadalso, desapareció de su zona de operaciones anterior y no se volvió a oír hablar de él hasta 1580, año en que casi le cogieron en el ejercicio de su antigua profesión. Perdió en el incidente su barco y todo cuanto poseía. Reducido entonces a aceptar un empleo menos elevado, navegó a bordo del *Minikin*, buque pirata que pertenecía a un tal Bellingham, asumiendo un cargo de los más modestos. No se sabe de manera segura la forma en que pereció. Según el capitán John Smith, el fundador de Virginia, *el antiguo pirata Callys, que durante mucho tiempo mantuvo alerta con sus hazañas la costa del país de Gales, conquistó fama hasta el día en que la reina Isabel, bendita sea su memoria, le hizo ahorcar en Wapping*. Pero es más probable que se reuniera con los corsarios berberiscos y hallara la muerte en algún encuentro naval.

Si Isabel, en suma, se mostró severa hacia los piratas que operaban en aguas del país, mostró mayor indulgencia frente a quienes se aventuraban más lejos. Como la hostilidad de la nación hacia los españoles se hacía cada vez más violenta, la reina no solamente cerró los ojos ante las agresiones contra súbditos de España, sino que incluso invirtió capital en las empresas piratas. Siempre la piratería había contado con el beneplácito del Estado en tiempos de guerra; pero bajo Isabel, el Estado se convirtió en cómplice de aquélla, aunque Inglaterra se hallaba en paz con el mundo entero. Ese aliento oficial no solamente hizo afluir riquezas considerables a un país pobre, sino que logró algo mucho más importante: desarrolló una raza de marinos sólidos que había de ser la salvación de Inglaterra en mortal peligro y que, habiendo causado la caída de su principal enemiga, la convertían en señora de los mares.

Fue hacia el Oeste, hacia los territorios inmensos y poco conocidos de América, país del oro, hacia donde dirigían sus envidiosas miradas los súbditos más aventureros de Isabel. Por más que el Papa de Roma se empeñaba en trazar límites en el mapamundi, decretando hasta dónde debía extenderse la supremacía de España y en qué punto había de comenzar la de Portugal, los espadachines herejes no le hacían caso. Tal presión, que

producía efectos en los piratas más agresivos, cerrándoles las aguas nacionales, los rechazaba cada vez más lejos de Inglaterra y la Ley.

Es así como ciertos corsarios ingleses se adhirieron a los berberiscos, instalándose en alguna de las fortalezas moras y haciéndose turcos, en tanto que otros que preferían conservar su calidad de británicos y de cristianos, emigraban rumbo a las Antillas o las Canarias, surcando el Océano con la esperanza de capturar algún galeón que regresase penosamente a España con su pesado cargamento de oro o de piedras preciosas. Ricas presas esperaban, pues, a los más intrépidos marinos, a los que no vacilaban en trasladarse a las Antillas e irrumpir en el dominio de España.

Así nació la más audaz y fascinadora de las aventuras, la de la gran piratería en el Atlántico, y así surgió la gran raza de los corsarios ingleses: de los Hawkins, Drake, Grenville, Frobisher, Cumberland y de tantos otros. Los franceses fueron los que enseñaron el camino de los establecimientos españoles, pero pronto se vieron aventajados por los británicos y los holandeses.

Holanda era la más reciente de las potencias navales europeas. Después de la primera derrota de Guillermo de Orange en los Países Bajos, gran número de rebeldes neerlandeses se hicieron a la mar para huir de las espantosas condiciones de vida en aquel país y hostigar al enemigo nacional. Adoptaron el nombre colectivo de *Zeegeusen —mendigos del mar* — pues el apodo despectivo de *gueux —mendigos*— había sido aplicado a todos los partidarios de Orange por el cardenal Granvella, ministro de Felipe II en los Países Bajos. Su principal fortaleza era La Rochelle, donde un hugonote, el príncipe de Condé, tenía reunidos a corsarios miembros de diversas naciones protestantes, a los que había provisto de cartas de contramarca autorizándolos para estorbar la navegación católica, fuera francesa o española.

Esa extraña mescolanza de cofrades holandeses, ingleses y franceses, corría los mares hallando durante años un fácil abrigo en los puertos del Canal. El jefe de los *gueux* era el conde de Marck, el cual, aunque durante varios años tuvo su cuartel general en Dovres, era muy popular también en todas las ciudades de la Mancha, hasta Plymouth, y sus hombres no lo eran menos. Desde todo el Oeste de Inglaterra afluían los reclutas a sus filas, y a

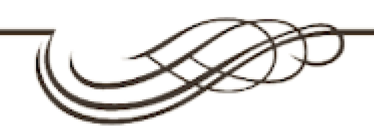
poco tiempo su flota, cuyo objeto primitivo había sido patriótico y religioso, se convirtió en algo muy parecido a una manada de lobos que se abatían sobre los mercantes de todas las naciones sin distinción. Al final del primer año de su existencia los *gueux* disponían de un centenar de buques propios, habiendo capturado más de cien presas.

Durante tres años, aquella curiosa República flotante se desarrolló con la simpatía política de la nación inglesa y con la ayuda financiera de los mercaderes ingleses. Pero poco a poco, a medida que se paralizaba el tráfico en el Canal y que disminuía el botín llevado a los puertos británicos, los mismos negociantes comenzaron a apelar al gobierno para que suprimiese a sus recientes amigos y aliados. Isabel se mostró dispuesta a ceder, ya que los *gueux* amenazaban envolverla en desagradables complicaciones. Por demanda del embajador de España, cerró el puerto de Dovres a los holandeses, y envió en enero de 1573 a sir William Holstocke, contralor de la marina, con dos cruceros, contra los *gueux*. Los gruesos cañones de Holstocke resultaron excesivamente fuertes para los merodeadores, y sus métodos implacables no tardaron en poner fin a sus actividades.

Mientras tanto un número cada vez mayor de ingleses cruzaba el Atlántico en busca de botín y hasta hubo uno que terminó su viaje dando la vuelta al mundo. El embajador de España en persona protestó ante la reina, exigiendo intempestivamente que hiciera ahorcar a *El Draque*. Pero los tiempos habían cambiado. Por toda respuesta, Su Majestad mandó preparar su embarcación y bajó por el Támesis para ir a hacer caballero al *maestro ladrón del mundo conocido*, en el puente de su *Golden Hind*. Y consagró así con su sello aquella escuela de piratas cuyo representantes debían formar una parte tan grande de esa flota que, en julio de 1588, salió al encuentro de la *Armada Invencible* y que alcanzándola en el instante en que se disponía a entrar en el Canal, la barrió de la faz del Océano.

CAPÍTULO IV

LOS PIRATAS EN LA ÉPOCA DE LOS CORSARIOS



El advenimiento de Jacobo I acarreó un profundo cambio en la política extranjera de Inglaterra. La larga guerra sostenida por Isabel contra España, primero sin declaración y luego con las debidas formalidades, había absorbido hacia fines del siglo todas las fuerzas del pueblo navegador. La paz hizo resurgir las dificultades habituales. Los buques estaban desarmados y licenciadas las tripulaciones, y el país se veía inundado de marinos sin empleo. La navegación comercial no podía utilizar más que una débil parte del excedente de la marina de guerra; el resto volvía a cruzar el mar por su propia cuenta, como único medio de existencia.

Un vivo resumen de la situación nos es ofrecido por el capitán John Smith, aventurero colonizador y escritor, que la observó con ojos inteligentes y a quien inspiró las siguientes frases llenas de inquietud:

> A la muerte de nuestra graciosa reina Isabel, el rey Jacobo que desde niño había reinado en paz con todas las naciones, se encontró con que no tenía ya empleo para todos sus hombres de guerra, de suerte que los que eran ricos se sustentaron con lo que poseían, mientras que quienes eran pobres y debían vivir al día, se hicieron piratas: algunos, porque se veían abandonados por aquellos a quienes habían conseguido fortuna; otros, porque no podían obtener lo que les era debido; ciertos, que habían

vivido opulentamente, no querían aceptar la pobreza; otros, por vanidad, para hacerse un nombre; y otros más, por venganza, envidia o aberración.

No era difícil encontrar trabajo aceptando las condiciones del patrón. Todavía no había sindicatos, ni gobiernos benévolos y ansiosos de vigilar las relaciones entre empresarios y obreros. Tal especulador invertía fondos adquiriendo un barco, lo equipaba y se ponía a recibir tripulantes sobre la base: *Si no hay botín, no hay sueldo*. No se necesitaba mucho tiempo para que el comercio inglés volviese a quedar tan paralizado como antes de la subida al trono de Isabel. El de España se hallaba en una situación aún más desastrosa, habiendo desaparecido prácticamente de los mares septentrionales. Los corsarios berberiscos, a su vez, se hacían más emprendedores, debido, sobre todo, a Danser y sus barcos de vela, y los buques moros corrían el Atlántico del Norte y hasta las costas de Inglaterra. Al mismo tiempo, los rápidos veleros de los piratas de Dunquerque surcaban impunes las aguas del Canal.

El gobierno enviaba cruceros tras cruceros para capturar a los corsarios, a veces con éxito; pero habitualmente el apresador soltaba a los culpables después de haberles quitado el botín. Los pocos que eran llevados ante los tribunales, no se inquietaban sobremanera por su suerte, sabiendo que a lo sumo los esperaba *un ratito de prisión sin ningún trabajo*.

Y pese a la creciente presión por parte del gobierno de Londres, los bandidos conservaban sus complicidades a lo largo de las costas de Devon y Cornualles. Cuando, por un momento, triunfaba en los puertos la autoridad, los corsarios se retiraban seguros de recibir una hospitalaria acogida en el sur de Irlanda, donde incluso los buques berberiscos podían hacer escala para reparar averías o cargar víveres.

El mejor medio de obtener un cuadro revelador de las condiciones de la piratería durante aquella época, es recurrir a las descripciones de las carreras de algunos de sus más notorios artífices, tales como sir Henry Mainwaring, el capitán John Warde, sir Francis Verney, y otros.

La historia de Mainwaring presenta un interés particular. No solamente fue un pirata afortunado —*sin igual en Inglaterra*—, sino que aceptó posteriormente del rey la comisión de aniquilar a sus antiguos socios. Al

publicar memorias completas de su pasado, enriqueció el mundo con uno de los más valiosos manuales de la piratería.

Mainwaring era uno de esos genios que se equivocaron de época. Si hubiese vivido cincuenta años antes, es indudable que su gloria hubiera igualado la de los grandes navegadores del rango de Drake o de Raleigh. Bajo el reinado mucho más pacífico y menos aventurero de Jacobo I, sus talentos peculiares se veían condenados a quedar estériles.

Nacido en Shropshire como vástago de una vieja familia del condado, fue educado en el colegio Brasenose, en Oxford, donde se inscribió a los doce años. En 1602, teniendo apenas quince, recibió el diploma de bachiller. Después de muchas vicisitudes, ejerciendo sucesivamente el oficio de abogado, de soldado y de marino, resolvió hacerse pirata. Compró un pequeño navío de ciento sesenta y seis toneladas, el *Resistance*, una embarcación admirablemente construida, rápida y fácil de maniobrar, y tripulada por una dotación de primer orden. Salió de Inglaterra aparentemente para dirigirse hacia las Antillas; pero no bien llegado a Gibraltar, el joven capitán reunió a su tripulación y le anunció sus intenciones de atacar cuantos barcos españoles encontrase en su camino.

Casi todo pirata debe tener una base de operaciones. Mainwaring la encontró en la mal reputada Mamora, sobre la costa berberisca. Partiendo de este puerto, sus expediciones fueron coronadas por el éxito. Capturó unos tras otros gran número de mercantes españoles, hallándose pronto a la cabeza de una poderosa escuadra. Si no perdonaba un solo barco español, al menos se cuidaba estrictamente de molestar las embarcaciones inglesas, y había adquirido un poderío lo suficientemente grande para imponer a sus cofrades de Mamora la prohibición de saquear los navíos de su nacionalidad.

Su renombre se propagó rápidamente. Festejado en la costa berberisca, en el sur de Irlanda su riqueza y generosidad le valían el nimbo de un héroe legendario. El rey de España, comenzando con amenazas, pasó a promesas de grandes recompensas y mandos importantes con tal que el corsario entrase a su servicio; pero Mainwaring se hizo el sordo, de la misma manera que declinara las proposiciones del bey de Túnez, que le ofrecía una asociación a partes iguales si abjuraba del cristianismo.

En 1614, Mainwaring se trasladó a la zona donde con mayor facilidad se reclutaban las tripulaciones de piratas, a saber, el banco de Terranova. Los documentos del Ministerio de las Colonias que contienen frecuentes referencias a sus hazañas en el mar, nos revelan lo siguiente:

> El capitán Mainwaring llegó a Terranova el 4 de junio en compañía de algunos otros capitanes, conduciendo una flotilla de ocho veleros armados, de los cuales uno había sido capturado en el banco y otro frente a la costa de Terranova. En todos los puertos requisaron carpinteros, víveres de a bordo, pertrechos y todo cuanto necesitaban, quitándolo a la flota pesquera según la regla siguiente: de cada seis marinos tomaban uno y la quinta parte de los víveres; en cuanto a los navíos portugueses les quitaron todo el vino así como las demás provisiones, excepto el pan. A un barco francés en Harbour Grace, diez mil piezas de pescado. Hubo tripulantes de muchos barcos que desertaron reuniéndose con ellos. Los piratas capturaron un velero francés que pescaba en aguas de Carbonear; luego, habiéndose estacionado durante tres meses y medio en la región y pasado un buen rato a expensas de la flota pesquera, el 14 de septiembre de 1614 se hicieron a la mar llevándose cerca de cuatrocientos marineros y pescadores, unos por su voluntad y otros a la fuerza.

Habiendo sacado de las flotas de pesca de Terranova todo cuanto deseaba, Mainwaring atravesó de nuevo el Atlántico, rumbo a su vieja madriguera de Mamora; pero no llegó a su base sino para descubrir que había sido tomada por los españoles y que se mantenían firmemente en ella[4]. Entre tanto se había abierto a los piratas otro puerto, Villafranca, sobre la costa del Mediterráneo, que pertenecía en aquel entonces a la casa de Saboya. Fue allí donde Mainwaring instaló su cuartel general y donde se le unió otro pirata inglés, un aristócrata de nombre Walshingam.

En espacio de seis semanas, se hicieron gran número de presas y se capturaron quinientas mil coronas en moneda española, de modo que los españoles apenas osaban meter la nariz fuera de sus puertos. El rey, llevado a la desesperación, confirió comisiones a cuantos expresasen el deseo de dar caza a los buques ingleses, y por su parte envió una escuadra de cinco cruceros reales con la misión de aniquilar a los corsarios británicos y de traerle al pirata muerto o vivo.

Al salir de Cádiz, la armada real tropezó por ventura con Mainwaring que no tenía más que tres barcos. Hubo una enconada batalla que continuó hasta la caída de la noche. Los españoles se sintieron felices de poder salvarse, refugiándose en el puerto de Lisboa derrotados y maltrechos.

Dándose cuenta de que la fuerza no le salía bien, el rey de España ofreció a Mainwaring el perdón y veinte mil ducados si aceptaba el mando de una escuadra española. Pero por tentadora que debiera parecer semejante proposición a aquel soldado de la Fortuna, la rechazó rotundamente.

Por entonces los piratas se habían hecho tan insufribles que el embajador de España de acuerdo con el de Francia amenazaron al rey Jacobo con represalias si no ponía fin a las fechorías de Mainwaring.

Jacobo, que deseaba ante todo la paz, despachó un negociador hacia la costa berberisca con instrucción de ofrecer a Mainwaring el perdón si prometía abandonar la piratería, y de amenazarle con la expedición de una flota lo bastante poderosa para aplastarle, caso que se mostrara intransigente.

Mainwaring cedió luego, aceptando la primera alternativa, y se dirigió hacia Dovres con dos buques. El 9 de junio de 1616, *el capitán Mainwaring, navegador, recibió su perdón bajo el gran sello de Inglaterra*, con la extraña justificación de que *no había cometido picardías graves*. Al mismo tiempo se concedió una amnistía general a todos los miembros de su tripulación, los cuales, al regresar a Inglaterra, habían jurado no entregarse nunca a la piratería.

El corsario perdonado y arrepentido, ansioso de demostrar su gratitud y la sinceridad de su arrepentimiento, se lanzó a la mar para capturar a cuantos piratas encontrase. Y no anduvo escaso de trabajo, pues precisamente en aquellos momentos había multitud de berberiscos en el Canal, infligiendo grandes pérdidas al comercio y yendo tan lejos como para capturar toda la flota pesquera que regresaba de Terranova. La audacia de estos piratas era realmente asombrosa: ¡Mainwaring señala haber encontrado tres de sus buques en el Támesis, a la altura de Leigh! Los había tomado al abordaje y puesto en libertad a cierto número de cautivos cristianos, encontrados a bordo.

La enérgica conducta de Mainwaring impresionó al rey en tal grado que le nombró gentilhombre de cámara. Así pues, el marino se convirtió, por algún tiempo, en cortesano e íntimo del rey, el cual apreciaba tanto sus opiniones en materia de navegación, como su conversación.

La vida de corte se le hizo fastidiosa al inquieto lobo marino. Entonces le encontraron un cargo más conveniente, el de *comandante del castillo de Dovres y gobernador suplente de los Cinco Puertos*. A los cuatro años, en 1623, fue elegido miembro del Parlamento por Dovres.

Encontrándose en ruinas los fuertes de los *Cinco Puertos*, incluyendo a Dovres, el más importante, Mainwaring hizo cuanto pudo para restaurar las fortificaciones y devolverles su valor militar. Su descubrimiento de que un funcionario deshonesto había sustituido el contenido del polvorín por cenizas, demuestra hasta qué punto había llegado el abandono de la fortaleza.

En las horas de ocio que le dejaban sus numerosos deberes, el vicegobernador encontraba tiempo para escribir un libro, el primero de toda una serie. Este trabajo particular lo dedicó al rey, como prueba de gratitud por el perdón. El manuscrito original, que se encuentra en el Museo Británico, lleva el título siguiente:

SOBRE LOS COMIENZOS, COSTUMBRES Y LA SUPRESIÓN DE LOS PIRATAS

A mi muy gracioso soberano que representa al rey celeste, cuya clemencia sobrepasa todas sus obras.

Las cuarenta y ocho páginas escritas con letra muy clara contienen toda la historia de la piratería, bajo los Estuardos, y particularmente la de la piratería berberisca. El autor, deseoso de indicar la mejor manera de suprimir aquel azote desde la raíz, expone las razones que inducían a los marinos a hacerse piratas y explica cómo muchos marinos honestos se vieron empujados por el hambre y la falta de empleo a abrazar aquel oficio.

Dijo mucho sobre Irlanda, *que puede llamarse la almáciga y el granero de los piratas*, concordando así con sir W. Monson, el cual describía, algunos años más tarde, a Broadhaven, puerto de la costa occidental irlandesa, como *fuente de toda la piratería*. Irlanda constituía el gran banco de compensación, el lugar de cita y el terreno de operaciones de los corsarios desde Islandia y el Báltico hasta el estrecho de Gibraltar. En sus bahías y puertos apartados *el pirata puede reparar sus barcos sin temer nada de la tierra… También puede aprovisionarse allí…* Fue en aquel entonces cuando el vicepresidente de Munster, sir Richard Moryson,

informó que había descubierto en Youghal once navíos piratas con cerca de mil marinos y que debido al aislamiento del lugar y al aspecto feroz de aquellos hombres no había osado hacer nada. *En Irlanda* —añade Mainwaring— *los piratas encuentran todas las comodidades y ventajas que les ofrecen los demás sitios*, e incluso, —punto no del todo desprovisto de importancia— *abundancia de rameras venidas de Inglaterra, Escocia e Irlanda, que van a visitarlos allí, lo cual ejerce una fuerte atracción sobre los sencillos marineros*.

No hay secreto profesional que hubiese omitido revelar el pirata arrepentido. En un capítulo consagrado a sugestiones tendientes a la destrucción de aquella nobleza y después de haber indicado las rutas favoritas de las flotas mercantes, donde pueden acecharse ricas presas, y señalado las épocas del año en las que ya no hay buenas perspectivas de caza, el autor describe el principio habitual de un ataque:

> Un poco antes del amanecer, (los piratas), arrían todas sus velas y permanecen así hasta que hayan descubierto la clase y el número de los barcos que se encuentran dentro de su campo de vista.
>
> Si el enemigo se aproxima, los piratas aparentan huir, poniendo todo su velamen, pero remolcando al mismo tiempo algunos botes vacíos para detener la velocidad de su marcha, con objeto de hacerse alcanzar en el preciso momento en que el buque que se está acercando sin recelo puede ser sorprendido y capturado con mayor facilidad.

Enumera Mainwaring las diferentes fortalezas berberiscas. Explica cómo hay que tratar a los habitantes de Túnez, cuyo bey *es un hombre justo y de palabra*. En Tetuán, ciudad de la costa marroquí, *un pirata tiene facilidades para hacer aguada, reparar averías y comprar cantidad de pólvora*. Añade Mainwaring la reveladora información de que la pólvora era llevada allí por mercaderes ingleses y flamencos.

Terranova es considerada por el autor como el mejor lugar para rehacerse; es preciso, sin embargo, ser lo bastante fuerte para poder hacer frente a cualquier resistencia. *En el banco de Terranova, resulta fácil conseguir pan, vino, sidra y pescado, así como todos los accesorios para la navegación*, escribe ese *Baedecker* de los piratas.

La parte del libro de Mainwaring, dedicada a las ventajas y desventajas de los innumerables puertos de Irlanda, Noráfrica, las Canarias, las Azores, África Occidental y Terranova, recuerda al lector moderno la guía del

Automobile Club con sus hoteles recomendados y sus garajes, y casi espera uno ver indicados con asteriscos los lugares de cita más atractivos de los piratas.

Por lo que al castigo de los corsarios capturados se refiere, recomienda Mainwaring la clemencia; no, por cierto, partiendo de una llorona idea de conmiseración, sino porque opina que resultaría para el Estado harto más beneficioso aprovechar los indiscutibles talentos de aquellos navegadores, que ahorcarlos sin cumplidos. Aconseja emplearlos como galeotes, en recorrido de patrulla a lo largo del litoral, y en toda clase de servicios.

Mainwaring se sentía profundamente impresionado por el desarrollo de la piratería en su época: *Desde que comenzó el reinado de Su Alteza hay diez veces más piratas que durante todo el reinado de la llorada Reina*. Esta estimación parece un tanto sorprendente cuando se la compara con la estadística de los cuatrocientos piratas conocidos de las autoridades en 1563, momento en que todavía le quedaban a Isabel cuarenta años de gobierno. Tal crecimiento era debido principalmente a la turbulencia y el descontento de los irlandeses. Como dice Mainwaring: *Irlanda, que considero la más importante entre todas, es la tierra favorita de los zorros; una vez inmovilizados éstos, es cosa fácil soltar los perros hasta darles muerte*.

Este hecho, de sobra lo conocían las autoridades. El rey, ante las urgentes demandas de protección, lanzadas desde su país natal, Escocia, había tratado ya de remediarlo. En 1614, había enviado una flota al Mar de Irlanda, con la misión de interceptar a los merodeadores entre las costas de Irlanda y de Escocia. Una observación ulterior de Mainwaring demuestra que aquella tentativa no tuvo éxito.

Fue conducida, sin embargo, con energía y perseverancia. Mandaban la expedición sir William Monson, un almirante de mucha experiencia de la era isabelina, y sir Francis Howard. El relato de la empresa, escrito por el propio Monson, constituye uno de los documentos contemporáneos más interesantes y más valiosos, relativos a la supresión de la piratería. Vemos entre otros hechos mencionados ahí, que el sólo nombre del gran Henry Mainwaring le daba fácil acceso a la principal madriguera de piratas de todas las islas británicas.

La escuadra inglesa comenzó la expedición haciendo escala en Edimburgo para recoger informaciones. Al recibir la noticia de la presencia de una veintena de piratas en las Orcadas, sir William se apresuró a hacer rumbo al Norte, con la esperanza de sorprenderlos. De paso, se detuvo en Sinclair Castle, residencia del conde de Caithness, mal reputado incendiario. Sólo aprehendió allí a dos piratas; pero uno de ellos tenía para el almirante un interés especial, pues resultó ser un tal Clarke, uno de sus antiguos pilotos de maniobra. El señor Clarke era huésped del conde, cuyo castillo ofrecía una cordial hospitalidad a todos los salteadores y piratas.

A continuación, el almirante Monson se dirigió hacia las Orcadas, donde fue recibido de manera muy cortés. Dejó allí a sir Francis Howard para vigilar la costa mientras él avanzaba hacia las Hébridas. Su acogida allí resultó muy distinta, lo cual le hizo escribir que *la brutalidad y grosería de las poblaciones de las Hébridas sobrepasa la de los salvajes americanos… No puede haber diferencia más grande entre el día y la noche que entre la conversación de la gente de las Orcadas y la de los habitantes de las Hébridas*.

El almirante decidió entonces navegar directamente a Broadhaven, famosa fortaleza de filibusteros y demás piratas, situada sobre la costa occidental de Irlanda. Pero su pequeña escuadra de cuatro buques fue sorprendida por una tempestad tan terrible *que sólo un poeta podría describirla*. Uno de sus barcos zozobró y no volvió a ver los dos otros hasta su regreso a Inglaterra. Acabó por llegar a Broadhaven. Ninguno de los tripulantes había estado jamás allí; pero afortunadamente se descubrió que el único prisionero a bordo conocía bien la costa, y este hombre se declaró dispuesto a guiar el buque de Su Majestad al interior del puerto.

Llegado con felicidad a *la fuente de toda la piratería*, el almirante recurrió a la estrategia. Una cuidadosa pesquisa le valió la confesión de algunos de sus tripulantes que habían ejercido, en uno u otro momento de su vida, el oficio de piratas. Estos hombres recibieron la orden de bajar a tierra, después de previa instrucción acerca de la mentira que habrían de contar al jefe de la plaza, a saber, que el capitán Mainwaring —el célebre corsario todavía no había hecho acto de sumisión— se encontraba a bordo;

que su buque estaba lleno de *mercancías compradas*; y que era tan generoso como decía su reputación, con respecto a quienes le servían de buen grado.

La historia de cómo el almirante inglés se las arregló para embaucar al irlandés, es tan divertida y tan humana que sería una lástima abreviarla:

El caballero del lugar (Mr. Cormat o Mac Cormac), cual un astuto zorro, se ausentó dejando que su mujer y sus hijas hicieran compañía y diesen una buena acogida a los nuevos huéspedes; luego, cuando juzgó llegado el momento propicio, volvió y deseoso de engrandecer su reputación y crédito ante el capitán Mainwaring, hizo alarde de los favores hechos por él a varios piratas no obstante los graves riesgos a que le exponía su nobleza; pero ello no tenía importancia, si se trataba de agradar al capitán Mainwaring. Su devoción creció aún cuando oyó ensalzar la riqueza del gran pirata, y para obligarle mejor prometió enviar a bordo, al día siguiente, a dos gentilhombres de confianza como prenda de su fidelidad. Mientras tanto, y para que no le faltasen víveres, propuso que enviase a tierra algunos hombres armados que aparentasen robar el ganado que él haría llevar a un lugar convenido, después de marcar una oreja a las bestias para distinguirlas del resto del rebaño.

Los mensajeros, encantados del buen resultado de su ardid, volvieron a bordo la misma noche. Al amanecer, comenzó el juego, pues era la hora convenida en que el lobo debía apoderarse de su presa. El capitán Chester y cincuenta hombres armados y con perfectos disfraces de aspecto desordenado, como convenía, bajaron a tierra y se pusieron a actuar tal como lo había aconsejado el irlandés. Sacrificadas las reses, Chester fue invitado de manera confidencial a presentarse ante el caballero, pero fingiendo ir, no como invitado, sino por su propia autoridad. Fue acogido y tratado con gran amabilidad por las hijas del amo de la casa, que le pedían noticias de sus enamorados piratas expresando el deseo de tener algún recuerdo de ellos; pero todas sentían grandes ganas de ver al capitán Mainwaring; pues no dudaban de que las hiciese ricas. El gentilhombre, señor Cormat, cumplió puntualmente con sus promesas; los dos representantes que había prometido enviar, se presentaron a bordo, declamando una alocución amistosa y protestando su admiración por el capitán Mainwaring y de su anhelos de servirle. Terminada esta ceremonia,

sir William propuso enseñarles el buque y la a tripulación; así se convencerían por sí mismos de que trataban de veras con piratas, pues habían de ser buenos jueces en la materia, viviendo en medio de tales gentes.

Habría sido una locura continuar simulando un minuto más. Y los dos hombres, aunque lo quisieran, no podrían traicionar las intenciones de sir William. Así pues, adoptando un tono tan rudo y brutal como había sido amable el de los dos gentilhombres al cumplir con su misión, les expuso que habían violado la Ley y que no podían esperar otra cosa que la muerte. Después les hizo encadenar separadamente, cuidando de que fuesen encerrados en un lugar oscuro, y ordenó que nadie bajase a tierra hasta que él mismo lo hubiese hecho.

Se aproximaba el momento de la visita anunciada por sir William. Para presentarle los debidos honores, habían enviado a la playa unos cuatrocientos o quinientos hombres. Al verlos, el almirante fingió sentir inquietud por el gran número, mostrándose indeciso de desembarcar por temor a alguna traición. Si se trataba de servirle con juramentos, votos y aclamaciones de toda especie —decía—, ya había recibido cuanto deseaba. Entonces, tres de los principales asistentes, viéndole convencido de su sinceridad y lleno de confianza, entraron en el agua hasta los sobacos, disputándose el honor de llevarle a tierra. Uno de los tres era un antiguo negociante de Londres, que se ocupaba de las llegadas de los barcos piratas. El segundo había sido maestro de escuela e iba vestido con tanto esmero que parecía un nuevo Apolo en medio de aquellos rudos hombres. El tercero era un mercader de Gallaway, pero su negocio principal consistía en comerciar con los piratas.

Los tres elegantes, cual ujieres, condujeron a sir William a la mansión del señor Cormat, acompañados por la jubilosa muchedumbre. A su llegada estimáronse felices aquellos a quienes se dignaba escuchar. Uno de ellos, lanzándose a pronunciar un discurso, le dijo que conocía a sus amigos y que aun cuando su nombre no hubiese revelado su personalidad, bastaba ver su rostro para saber que era un Mainwaring. En suma, le dieron a entender que podía disponer de ellos como de todo el país y que jamás hombre alguno había sido tan bienvenido como el capitán Mainwaring.

A su entrada en casa del señor Cormat, las tres hijas de este último se levantaron para recibirle; luego le condujeron al hall adornado con paja fresca —el embellecimiento más rico que podía ofrecer su imaginación o la mediocridad del lugar—. En un rincón se encontraba un arpista que tocaba aires insinuantes para dar a la recepción una nota tan cordial como lo exigían las circunstancias.

Una vez roto el hielo, las tres jóvenes se informaron acerca de sus parientes y amigos, manifestando ante todo su deseo de recibir los recuerdos que aquéllos habían prometido enviarles; después gastaron bromas sobre los dos mensajeros despachados a bordo, sin sospechar que habían sido hechos prisioneros, sino creyendo que estaban pasando un buen rato bebiendo y divirtiéndose en el barco, según era costumbre a la llegada de piratas. Luego las damas invitaron a bailar; una de ellas eligió a sir William, el cual se excusó, pero dando permiso a todo su séquito. El irlandés estaba tan contento y alegre que parecía que le había sido infundida una vida nueva; declaró a sir William que el cielo le había hecho nacer para servirle y acudir en su ayuda; le enseñó un pasaporte que había conseguido de sheriff del país con falsos alegatos y que le permitía trasladarse de un sitio a otro para buscar los bienes que según pretendía le habían sido robados en el mar. Se reía a carcajadas de lo del pasaporte y no se cansaba de pintar las ventajas que podían sacarse de él cuando se trataba de ir y venir por el país sin despertar sospechas.

Ofreció a sir William los servicios de diez marineros conocidos suyos, emboscados en los aledaños para vigilar la llegada de buques de guerra, y sobre los que el irlandés afirmaba tener autoridad.

Su actitud bufa bastaba para llenar de buen humor al hombre más melancólico: en un momento representaba al sheriff, con todo el aire autoritario de este personaje; en otros, a sí mismo, mostrando con mucha gracia cómo engañaba al sheriff. Sir William aceptó el ofrecimiento de los diez marinos, prometiendo una recompensa para el caballero irlandés, y le hizo escribirles una esquela que decía así:

Honrado hermano Dick y compañía: nuestra fortuna está hecha, pues el valiente capitán Mainwaring y su gallarda tripulación han llegado a estos lugares. Mostraos serviciales, porque su riqueza es grande, y es el mejor de los hombres. ¡Adiós!, y una vez más: que os mostréis serviciales.

Escrita la carta y encerrado en ella el pasaporte, sir William la tomó ofreciendo hacerla llevar por un mensajero suyo. Mas como se aproximaba la noche, sintió impaciencia por regresar a bordo ahora que había obtenido de aquella compañía cuantas confidencias deseaba, hizo callar el arpa y ordenó silencio para tomar la palabra.

Les dijo entonces que hasta aquel momento todos habían representado su papel y que sólo él no había tomado parte en la comedia; pero aunque su papel era el último y podía llamarse el epílogo, resultaría ser más trágico que los suyos. Disipó su ilusión de que era pirata y les reveló que era el azote de los piratas, habiendo sido enviado por Su Majestad para descubrirlos, suprimirlos y castigarlos a ellos lo mismo que a sus cómplices, y que Su Majestad los juzgaba indignos de figurar entre sus súbditos. Añadió que había recogido informaciones suficientes para demostrar la protección concedida a los piratas en ese pasaporte y especialmente por Cormat; que no habría podido imaginar expediente mejor para obtener la confirmación de cuanto le habían referido, que el de disfrazarse de pirata; que se habían traicionado a sí mismos sin que hubiese necesidad de formular otras acusaciones; y que ahora no quedaba más que proceder a su ejecución, de conformidad con su misión; en suma, que en tal intención había traído una horca en perfecto estado, y que iba a hacerla montar, siendo su propósito comenzar la danza macabra por aquellos dos hombres que nos creían ocupados en danzar alegremente a bordo.

Hizo saber al irlandés que le tocaría morir en seguida, puesto que su crimen sobrepasaba al de los demás y dado que en realidad era súbdito inglés y que habría debido dar un buen ejemplo a aquellas poblaciones *a las que hemos combatido desde el principio de nuestra posesión del país, deseosas de llevarlas a la civilización*; y ya que se veía de manera manifiesta que la gente se sentía más tentada a imitar el mal ejemplo y no el bueno, no había otro remedio que ahorcarlo para estatuir un ejemplo.

Después dijo al maestro de escuela, que era un pedagogo nato para los hijos del diablo y que tenía unos discípulos perfectamente a la altura de su criminal enseñanza; y puesto que los miembros eran gobernados por la cabeza, la única manera de devolver la salud a sus miembros era quitarle la cabeza; conque deseaba que amonestase a sus discípulos desde lo alto del

cadalso, el cual sería una cátedra hecha exactamente a su medida. Al negociante le preguntó si creía que podía haber ladrones si no hubiese a su vez encubridores. Puesto que el maquinador e instigador del mal era peor que el que lo ejecutaba, el cómplice encubridor debía ser castigado antes del ladrón. Le declaró que los piratas no podrían vivir de su oficio si no encontraran compradores de su botín, pues un humilde obrero no podría trabajar sin recibir sueldo; que el crimen era más odioso en un mercader que en cualquiera, porque su oficio debía sostenerse con medios pacíficos. Añadió que no le quedaba ya mucho tiempo por vivir y que haría bien en saldar sus cuentas con Dios, de manera que apareciese ante él como buen negociante y buen artesano aunque hubiese sido un malhechor ante la Ley.

Llegado allí, sir William puso fin a su discurso, tal vez sólo porque se le acabó el aliento; pues no podía dudarse que él mismo, si no sus oyentes, gozaba grandemente con lo que decía.

Después, como se hacía muy noche, el almirante se retiró a su buque, dejando en tierra a su carpintero para que colocase la horca. A la mañana siguiente, muy temprano, los culpables fueron conducidos al lugar de las ejecuciones y sus guardias se disponían a encadenarlos al pie del cadalso, cuando llegó sir William, el cual, con gran sorpresa y júbilo de todos, les anunció que les perdonaría la vida, con tal que diesen su solemne promesa de no volver a tener trato alguno con piratas, cualesquiera que fuesen. Los prisioneros, que habían pasado la noche cargados de cadenas y con lamentaciones, se mostraron en extremo empeñados en prestar el juramento que les comprometía a abandonar su mala vida, y acto seguido se vieron en libertad.

El inglés —prosigue sir William— fue expulsado, no solamente de aquella costa, sino de toda la región marítima de Irlanda. Una copia de su pasaporte se envío al *sheriff* con la advertencia de mostrarse en adelante más circunspecto al extender salvoconductos.

Antes de salir de Broadhaven, el astuto almirante capturó gracias a otro ardid un barco lleno de piratas cuyo capitán, perdonado dos veces, fue ahorcado como ejemplo para los demás, y —no es aventurado suponerlo—, para poner a prueba la horca traída de Inglaterra.

Esta severa justicia aterrorizó a la gente del país —continúa Monson— de modo que los piratas abandonaron para siempre el puerto de Broadhaven y poco después todo el territorio de Irlanda; hecho que fue atribuido a la ejecución de aquel hombre; pues en días anteriores se prefería prestarles ayuda en vez de castigarlos.

Pero el testimonio de Mainwaring demuestra que Monson sobreestimaba los resultados de su energía y habilidad.

Otro pirata de aquella época y cuyos principios se parecen a los de la carrera de Mainwaring, fue el capitán Peter Easton o Eaton, alias *Cason*, apodado *El Superpirata* por los pescadores de Terranova.

Encontramos su nombre por vez primera en 1610, año en que logró verse pintado como *pirata de prestigio*. En aquel entonces, su flota de cuarenta barcos tenía en jaque todo el tráfico desde el Canal de Bristol hasta la desembocadura del Avon, y sus incesantes saqueos habían obligado a los mercaderes de Bristol a implorar el auxilio del lord almirante, conde de Nottingham.

Un año después, Easton se dirigía hacia la costa de Terranova a la cabeza de diez buques de guerra. Lo mismo que Mainwaring, iba con la intención de completar sus aprovisionamientos y tripulaciones. Encontramos algunos detalles sobre sus actividades allí, en el libro de sir Richard Whitbourne: Discourse and Discovery of Newfoundland. No existía en aquellos tiempos ningún poder, ni civil, ni militar, capaz de refrenar a la turbulenta población de Terranova, que durante el verano ascendía a quince y hasta a veinte mil pescadores.

Llegado a Harbour Grace en 1612, Easton robó cinco veleros, cien cañones y diversas mercancías por valor de diez mil cuatrocientas libras. Obligó a la fuerza, o enganchó, a quinientos pescadores ingleses a pasar a su servicio haciéndose piratas. A los barcos franceses les quitó mercancías, sobre todo pescado, valuadas en seiscientas libras; a un gran mercante flamenco, mil libras, y a doce embarcaciones portuguesas, tres mil libras.

Los piratas causaban igualmente grandes estragos en tierra, robando a los plantadores, incendiando los bosques, y cometiendo asesinatos y otras violencias. Los *capitanes errantes* ingleses, como por eufemismo los llama Whitbourne, eran, con mucho, los más canallas; y añade el autor que todas

las demás naciones, al entregarse a la piratería, *se adaptan mucho mejor al buen orden que los ingleses*.

Whitbourne, que pasó gran parte de su vida en Terranova, perdiendo toda su fortuna al intentar colonizar la isla con galeses, fue hecho prisionero por Easton, el cual le mantuvo *once semanas bajo la Ley*. Aquel cautivo se mostró muy distinto de los que el *Superpirata* había encontrado hasta entonces, pues amonestó a Easton con tanta persuasión y severidad haciéndole ver la maldad de su existencia, que el pirata acabó por implorar a Whitbourne *para que se fuera a persuadir a sus buenos amigos a hacerse humildes peticionarios de su perdón ante el rey*. Whitbourne aceptó, pero rechazó las *grandes riquezas* que Easton le ofrecía como recompensa de sus servicios. Convinieron en que el pirata arrepentido le seguiría a pequeñas jornadas, de manera que su perdón quedase concedido antes de su regreso a Inglaterra.

Mientras tanto Easton decidió darse un último gusto antes de convertirse en marino honrado. Se hizo a la vela, rumbo a las Azores, para interceptar una de las flotas de oro españolas. Después, con sus catorce naves cargadas hasta reventar con el botín, se puso a cruzar frente a la costa berberisca en espera del anhelado perdón. Finalmente desesperando de obtenerlo, se dirigió a Villafranca, lugar de cita favorito de los piratas. Allí compró un palacio, almacenó su botín estimado en dos millones de ducados en oro y se entregó a una vida de lujo durante el resto de sus días, siendo el primero de una interminable serie de magnates que se retiraron a la *Cóte d' Azur*.

Durante la era isabelina y los reinados de los primeros Estuardos, algunos hombres del más alto rango se hicieron piratas, ya sea por necesidad o por amor a las aventuras. Uno de ellos, sir Francis Verney, cedió, al alistarse en la piratería, a la atracción suplementaria de una fuga ante el autoritarismo de su esposa.

Casado desde muy niño, por una suegra intrigante, con su hija de carácter dominador, fue enviado al Trinity College de Oxford, donde se inscribió en 1600. Se hizo notar por su buen parecido, una gran valentía personal y un modo de vestir suntuoso. Tan pronto como hubo llegado a mayor edad, Verney se dirigió al Parlamento pidiendo la revocación de

ciertas disposiciones legalizadas por su suegra y mediante las cuales ésta le privaba del uso de su fortuna. Al ver rechazada su petición, disputó con su dominante mujer, vendió sus tierras y desapareció de Inglaterra.

Durante los años siguientes, Francis Verney, vagó por Europa, se batió varias veces en duelo, y derrochó su fortuna. Gastado el último penique, se reunió con un pariente suyo, el capitán Philip Gifford que mandaba una compañía de doscientos aventureros ingleses al servicio de Muley Sidan, pretendiente al trono de Marruecos.

Después de la aplastante derrota de Sidan, Philip Gifford se hizo pirata a bordo de un buen barco, el *Fortune*. Sir Francis Verney tomó parte en sus empresas, *molestando a sus propios compatriotas y llevando a Argel barcos arrebatados a mercaderes de Poole y de Plymouth*. Verney no hace nada a medias. Una vez en Argel, *se hizo turco y llevó el turbante y el traje de los moros*.

Finalmente, fue derrotado en un combate contra algunos sicilianos, y, hecho prisionero, remó durante dos años como esclavo a bordo de una galera. El fin de su vida fue trágico. Si, podemos dar crédito al explorador William Lithgow, éste *encontró al grande y valiente inglés, sir Francis Verney, enfermo y en el estado más lamentable, en el hospital de Santa María de la Piedad de Mesina, donde murió el 9 de septiembre de 1615*. Un mercader inglés, John Watchin, expidió a Claydon, la residencia de Verney en Buckinghamshire, todo cuanto poseía y entre otros objetos, su retrato. Estos recuerdos se conservan en aquel castillo.

Algunos años después de su muerte, surgió otro pirata que debía de causar infinidad de disgustos a las autoridades inglesas. Fue el capitán John Nutt de Lympston, en Devon, sobre el cual encontramos muchas informaciones en la Vida de Sir John Eliot por John Forster.

En 1623, el rey Jacobo tuvo necesidad de marinos para su armada. Sir John Eliot, vicealmirante de Devon, recibió órdenes de reclutar a la fuerza tripulantes para la marina de guerra. Parece seguro que Nutt barruntó esta orden antes de que fuera hecha pública, y lo advirtió a la región del Oeste. Cuando los odiados agentes del enganche forzoso pusieron manos a la obra, cientos de marineros habían huido a Terranova, alistándose en la flota pesquera; otros muchos se ocultaban en el interior del país.

El pirata Nutt mandaba algunos buques que surcaban el Canal y las aguas de Irlanda. Al principio había navegado como cañonero a bordo de un barco de Dartmouth, con destino a Terranova; pero llegado a esta isla, se unió a un grupo de otros tránsfugas de los agentes de reclutamiento, se apoderó de un navío francés y comenzó a trabajar *por su cuenta*. La fortuna no tardó en sonreír a los flamantes piratas; pues apenas salidos del nido, capturaron un gran velero de Plymouth, así como una goleta flamenca de doscientas toneladas. Con esta pequeña escuadra Nutt y sus tripulantes saquearon las flotas de pesca, y luego se trasladaron a aguas inglesas. La fama de que gozaba y su reputación de ser favorecido por la suerte, atraían a su servicio multitud de navegantes descontentos o necesitados. Sus robos y excesos en la Mancha y en el Mar del Norte provocaron un alud de reclamaciones; pero desde su seguro retiro de Torbay, Nutt sólo se reía de las amenazas proferidas por las autoridades de Londres.

Sir John no tardó en darse cuenta que mientras Nutt dispusiese de plena libertad de acción, no habría paz en el mar, ni posibilidad de encontrar marinos para la Armada Real. La principal razón de que así fuera, residía en que Nutt pagaba a sus hombres sueldos decentes y con puntualidad; mientras que el común de los marinos que tenían el privilegio o la desdicha de servir a su rey, recibían un alimento infecto y podían sentirse felices si alguna vez llegaban a cobrar.

El vicealmirante se desvivió para coger a Nutt. Imaginó toda clase de trampas, con la esperanza de capturarlo cuando fuera a tierra a ver a su mujer e hijos. Pero el pirata no bajaba sin una sólida escolta de guardias armados, y se necesitaba todo un regimiento para dominarlo.

El rey despachó una orden urgente de detener a Nutt sin tardanza. Mas ella sólo aumentó las dificultades del vicealmirante. Y es que por un lado Su Majestad publicaba órdenes de arresto contra el pirata, mientras por otro, cediendo a la presión de ciertos altos personajes de la Corte, pagados por Nutt, le prometía constantemente el perdón a cambio de algunas concesiones.

En mayo, Nutt, animado con la esperanza de escapar al encarcelamiento y de obtener el prometido perdón, escribió desde su *buque de guerra* anclado en Torbay, una carta al vicealmirante, ofreciéndole por su indulto la

suma de trescientas libras. Eliot corrió a Torbay; pero el pirata, dudando en el último momento, le hizo decir por medio de un mensajero *que sabía que sería bienvenido en tierra, pero que sus hombres no le permitían bajar y que por lo tanto pedía se le excusara*. El único medio que le quedaba a Eliot para inducir a Nutt a bajar a tierra, era ir a verle a bordo de su buque. Era evidentemente un paso arriesgado, pues se entregaba el vicealmirante a merced de la más despiadada gavilla de matones que surcaba los mares.

El encuentro tuvo lugar, y Eliot supo en seguida que Nutt, mientras negociaba su perdón, había capturado un mercante de Colchester con un cargamento de azúcar. Los enemigos de Eliot le acusaron ulteriormente de haber rechazado con desdén una demanda de restitución por parte del propietario de aquel barco; pero Eliot explicó que había deseado hacer de la restitución de aquella presa una condición esencial de la continuación de las negociaciones con el pirata, pero que éste había recibido su intención con una ola de invectivas tal que el vicealmirante se dio cuenta de la inutilidad de insistir en ese punto.

Tras prolongados regateos y muchas consultas con la botella de vino colocada entre los dos sobre la mesa, se acordó que Nutt se trasladaría a tierra, que haría acto de sumisión y que recibiera su perdón mediante el pago de quinientas libras. El día convenido, su buque llegó a la entrada del puerto; pero parece que Nutt olfateó —y con mucha razón— alguna trampa; pues hizo saber a Eliot que no bajaría a tierra mientras el vicealmirante no se presentase a bordo. El astuto sir John, sabiendo muy bien que la fecha del perdón que llevaba en su bolsillo había expirado, rehusó, recordando los riesgos de su primera aventura, el día en que había subido a bordo en Torbay; y ahora que llevaba consigo un perdón caducado, tenía aún menos motivo para confiarse una vez más a gente de aquella especie.

Finalmente, el pirata bajó a tierra y fue arrestado hasta que llegase de Londres la decisión sobre su suerte y la de su tripulación. Mientras esperaban en el muelle de Dartmouth, los piratas, ataviados con magníficos trajes, *se pavoneaban* —escribía el burgomaestre al Consejo de la Ciudad— *haciéndose los fanfarrones y sin manifestar la menor vergüenza al pasear ante los ojos de los pobres espectadores las prendas que les habían robado*

pocos días antes; jamás se ha visto representar entre nuestra nación un papel tan desfachatado y cruel.

Por fin, tras un vaivén de innumerables órdenes y contraórdenes, llegaron instrucciones de Londres disponiendo que Nutt fuera enviado a la capital como prisionero, al mismo tiempo que su tripulación debía ser encarcelada en los calabozos de la ciudad. Sir John embargó, además, el botín del pirata. En el minucioso inventario que con tal motivo redactó, se encuentra esta tentadora inscripción:

> Una arca que recuperé ayer y en la que pensaba hallar un tesoro; pero estimo su contenido tan poco propio de figurar aquí que no me atrevo a mencionarlo.

Mientras tanto, un amigo de Nutt, sir George Calvert, personaje del séquito de lord Baltimore, principal secretario del rey, se ocupaba activamente en Londres en favor de su libertad. Calvert, propietario de una *plantación en Terranova*, había recibido del capitán de piratas ciertos favores, mientras este último se hallaba allá abajo, y ahora se apresuraba a pagarlos. Valiéndose de una falsa acusación, el caballero hizo arrestar a sir John Eliot, el cual fue encerrado en la prisión de Marshalsea para esperar allí su juicio, y mientras el vicealmirante se hallaba encarcelado en espera de que regresase de España su patrón —el omnipotente favorito del rey, el duque de Buckingham—, el pirata obtuvo su perdón, y, puesto en libertad, se vio recompensado con un obsequio de cien libras.

Apenas libertado, Nutt volvió a las andadas. De nuevo aparecieron órdenes del rey disponiendo su detención, y un tal capitán Plumleigh fue enviado a la costa de Irlanda con un buque de guerra y dos guardainfantes para capturar al pirata. Plumleigh le encontró a la cabeza de veintisiete veleros berberiscos, y así se explica que el cazador se convirtiera en cazado y que le costara mucho trabajo salvarse. Observa un historiador de Nutt: *¡Con qué maldad ha pagado aquel miserable favorito de la Fortuna, durante tres años y con una serie de humillaciones como ésta, la clemencia del Rey y la protección del Estado, los cuales, ¡ay!, le salvaron del cadalso que le había preparado Eliot*. Y es que Nutt se había convertido en la más terrible plaga que había azotado hasta entonces las posesiones de Su

Majestad. Nadie le resistía en el mar, y su determinación de asestar golpes mortíferos no conocía vacilación alguna.

Poco después de su encuentro con Plumleigh, Nutt capturó un barco cargado con el bagaje, los muebles, el guardarropa y la vajilla de plata de lord Wenworth, el nuevo vicegobernador de Irlanda, en Dublín. Fue aquella la manera de manifestar su gratitud a Calvert, cuyo íntimo amigo era el lord.

Desde el punto de vista de la publicidad literaria, hay pocos corsarios que superen al famoso capitán John Warde, que fue también el héroe de numerosas baladas populares. El Museo Británico posee dos raras obras sobre sus hazañas de pirata.

La primera vez que se oyó hablar de John Warde es representado como un harapiento borrachín que frecuentaba las tabernas de Plymouth, donde tenía reputación de un rufián brutal y grosero, al que raras veces se veía sobrio y que pasaba el tiempo *quejándose ruidosamente de sus infortunios y maldiciendo la buena suerte de los otros*. Habiendo principiado su carrera marítima como pescador, aparece a fines de la era isabelina en las filas de los corsarios. Al subir al trono el rey Jacobo, obseso de ridículas ideas de paz con España, Warde se halla entre los innumerables individuos de su especie, condenados a la miseria.

Finalmente su situación se hace tan desesperada que se ve obligado a entrar al servicio de la Marina Real, último recurso de los marinos hambrientos, y es embarcado a bordo de la pinaza de Su Majestad *Lion's Whelp*.

Como marino, Warde no fue un modelo. La disciplina convenía poco a su carácter; el sueldo no bastaba para asegurarle la forma de vida a que aspiraba; y suscitó el descontento de sus camaradas recordando con pesar los buenos tiempos de Isabel, cuando *podíamos cantar, jurar, apalear y matar tan libremente como vuestros pasteleros lo hacen con las moscas. El mar entero era nuestro imperio, donde podíamos saquear a nuestras anchas, y el mundo era nuestro jardín que nos daba gusto recorrer*.

Con esa clase de discurso, Warde influyó en algunos de sus compañeros sublevando sus malos instintos, de modo que aceptaron la idea de participar en todas sus bribonerías.

Pronto se presentó una ocasión. Sujeto a lo largo de su barco se encontraba un pequeño bergantín, comprado —fue Warde quien lo descubrió—, por un católico disidente que acababa de vender sus tierras de Pietersfield y embarcaba todos sus bienes temporales con destino a Francia. Ahora bien, el plan de Warde y sus amigos consistía en introducirse, al amparo de la noche, a bordo del bergantín. Una vez allí, la pandilla se haría a la mar llevándose el caudal del emigrante.

Habiendo obtenido permiso de ir a divertirse a tierra, los treinta bribones se reunieron en una cervecería, donde eligieron capitán a Warde, arrodillándose en torno suyo con sus vasos en las manos. Llegada la noche, robaron una embarcación y abordaron el bergantín; y una vez a bordo, huyeron con el barco al mar.

Inmensa fue su decepción a la mañana siguiente, cuando una inspección de la presa reveló que no había a bordo ningún objeto de valor, salvo algunas provisiones de viaje. Al parecer, un suspicaz amigo del propietario lo había advertido; pues el disidente se apresuró a poner sus bienes a salvo, transportándolos a bordo del *Golden Lion*, buque de guerra que fondeaba por entonces en el puerto de Portsmouth. Los pícaros, comprendiendo que no había que pensar en volver a su barco, se consolaron con las excelentes provisiones e hicieron vela rumbo a la entrada del Canal.

A la altura de las Islas Scilly, tropezaron con un navío francés de ochenta toneladas, que lograron capturar gracias a una hábil estratagema. Lo bautizaron *Little John*, nombre del teniente de Robin Hood. Regresando luego al sur de Plymouth, completaron sin dificultad la tripulación con la clase de hombres que necesitaban. Los nuevos piratas se dirigieron entonces hacia el Mediterráneo, haciendo de paso un par de presas.

Llegado a Argel, Warde pidió al bey permiso de servir a sus ordenes; pero éste lo rechazó. Entonces el pirata se presentó en Túnez, donde recibió una acogida calurosa por parte del bey, el cual le permitió servirse de su puerto a cambio de la mitad del botín que trajese. Mientras tanto se había establecido en Argel Simon de Danser, el renegado holandés, y los corsarios ingleses firmaron con él la alianza que ya hemos mencionado en las páginas anteriores. Con esta pareja de maestros del oficio, los piratas berberiscos

aprendieron rápidamente a construir y maniobrar barcos de vela en vez de sus pequeñas galeras de remo.

Warde, combatiendo bajo el pabellón de Túnez, no sentía escrúpulo alguno en atacar los mercantes cristianos; y tuvo tanto éxito que no había transcurrido un año desde el comienzo de sus operaciones, cuando ya el rey de Francia juzgó necesario despachar a Túnez una misión especial para protestar contra las agresiones de los piratas ingleses. La protesta parece haber sido eficaz; pues Warde dejó en adelante tranquilos a los franceses, consagrando sus innegables talentos a la captura y el saqueo de los barcos venecianos, así como de los que llevaban el pabellón de los caballeros de San Juan de Malta.

Fue dentro de los cascos de las naves venecianas donde halló Warde la mayor parte de la fortuna que le permitió construir en Túnez un palacio cuya grandeza podía rivalizar con la de la residencia del propio bey —un noble edificio, lleno de esplendor y suntuosamente adornado con mármol y alabastro… Hecho para un príncipe, más que para un pirata—, si se quiere dar crédito a alguien que lo vio con sus propios ojos.

En 1611, el viajero William Lithgow, de paso en Túnez, almorzó y cenó en varias ocasiones como huésped de Warde. Hablando de él, afirma que *se había hecho turco* por haber sido desterrado de Inglaterra.

El encarcelamiento de Eliot constituye un ejemplo harto típico de las luchas que había de sostener un funcionario concienzudo. Una vez puesto en libertad, el vicealmirante reanudó sus esfuerzos para dar fuerza a la Ley; mas la inercia y la deshonestidad de Whitehall hicieron fracasar su celo. Todos los años, mientras reinaba Jacobo, se recaudaban nuevas sumas bajo forma de tasas especiales, con objeto de armar buques y construir fortificaciones; y todos los años, la mayor parte de estos fondos era dilapidada o gastada en otros fines. Los piratas berberiscos volvieron a infestar la Mancha, atacando incluso en pleno día las aldeas de la costa y arrastrando hacia sus barcos poblaciones enteras. Los pescadores ya no osaban salir mar adentro. Se estancaba el comercio, y subían los precios. En qué medida la debilidad del gobierno frente al terror ejercido por los piratas, ha contribuido a la impopularidad de los Estuardos, es cosa que ofrecería un interesantísimo tema de estudios históricos.

Hubo en el Parlamento ataques indignados contra el duque de Buckingham en su calidad de lord almirante. Las acusaciones fueron lanzadas por sir Robert Mansell, almirante que había mandado hacía algunos años una infeliz expedición contra Argel. Declaró en su discurso que *los turcos continuaban merodeando por el oeste, y la gente de Dunquerque, en el Este, y que en todas partes se alzaban gritos*. Las pérdidas de los ingleses eran importantes, los peligros que corrían, más grandes todavía, y sus temores sobrepasaban todo.

Ya no hay mercader que ose aventurarse al mar; la gente ya no se siente segura en tierra. Algunos han afirmado que si las poblaciones se enfrentan a tal situación es porque los buques del Rey han sido impedidos de acudir en su ayuda, a despecho de los órdenes dadas por el consejo. Se les ha visto cruzar frente a los puertos y costas, cercanos a su base; pero nunca allí donde aquellos bribones se han mostrado más agresivos. Aún más: ha sido probado en ciertos casos, que los mercantes fueron robados a la vista de los buques de guerra, y que el capitán, suplicado para que les diera auxilio, se lo negó diciendo que sus instrucciones no le permitían tal cosa.

Estas acusaciones pesaron más por las peticiones debatidas ante el Parlamento el 11 de agosto de 1625, y cuyos firmantes eran el gran jurado de Devon, el alcalde de Plymouth y algunos reputados negociantes del Oeste. Los quejosos alegaban que el almirante de su base naval, Sir Francis Stewart, había dejado capturar algunos barcos ingleses ante sus propios ojos sin oponer a los piratas el menor obstáculo. El diputado por Hull, señor Lister, llamó a su vez la atención sobre los daños causados a la navegación por los piratas de Dunquerque, declarando que el tráfico en la costa oriental estaba punto menos que paralizado. Pero la sesión del Parlamento fue levantada —como ocurría con frecuencia durante la era de los Estuardo— sin que se tomara una decisión frente a un problema de una importancia tan grande para el país.

La reanudación de la guerra bajo Carlos I puso de manifiesto hasta qué punto Jacobo, en veinte años apenas, había dejado descender la gloriosa marina de Isabel. Fracasado el inútil ataque contra Cádiz en 1625, se supo, por las investigaciones emprendidas, que los barcos y sus aparejos se deshacían literalmente. Los oficiales no sabían navegar y se mostraban

incapaces de mantener la disciplina entre sus tripulaciones, las cuales, a su vez, además de mal nutridas, harapientas y enfermas, se componían de la hez de los puertos. Levet en su *Informe sobre el viaje a Cádiz a bordo del Cope*, refiere que la confusión en la flota inglesa, en camino hacia las costas de España, adquiría proporciones tales que los buques eran abordados constantemente. Sucedía incluso que un barco daba caza a otro, tomándolo por un enemigo, no obstante la gran diferencia de construcción entre los cruceros ingleses y los españoles; diferencia que no habría escapado al ojo de un marino experto. Para colmo, dos unidades de la armada, creyendo poder encontrar mejor suerte en otra parte —suposición muy acertada, como lo había de demostrar la batalla posterior—, desertaron durante la travesía y se hicieron piratas. Penoso contraste con la expedición de 1597, cuando la flota inglesa bajo el mando de Howard y Essex había entrado al puerto de Cádiz con todas las velas puestas, destruyendo en un día y una noche cuantos buques allí había, y apoderándose de la ciudadela misma.

Durante el nuevo reinado, la ola de peticiones de auxilio que contra los piratas llegaban de Turquía o de Dunquerque, y las patéticas llamadas procedentes de esclavos ingleses, cautivos en los puertos berberiscos, no dejaron de ser más numerosos. Pero no había mucho que hacer. Ejecutar a los prisioneros era peligroso, dado el exceso de cautivos ingleses en manos de los moros, resultando el peligro de represalias en proporción de diez por uno. De mala gana se hicieron proposiciones respecto a un intercambio de prisioneros, y aún se aceptó la demanda de pagar el rescate, en ciertos casos, con cañones, los cuales algún día habrían de volverse contra los ingleses. *Procedimiento lamentable* —observa el señor Oppenheim—, *pero el único camino abierto, puesto que las expediciones no lograban limpiar el Canal*.

Si la costa sudoccidental sufría el azote de los piratas berberiscos, no era mejor la situación de la oriental, pues los corsarios de Dunquerque sometían todo el litoral desde Northumberland hasta Suffolk a un severo bloqueo. Newcastle se lamentaba gritando que su comercio de hulla se encontraba a punto de desaparecer, y Norwich se veía imposibilitada para cualquier tráfico teniendo anclados en su puerto cincuenta y ocho mercantes que no se atrevían a salir, habiendo sufrido en aquel mismo año pérdidas por la

suma de cuatro mil libras. En Lynn, las cosas andaban tan mal, cuando no peor, que en los citados puertos; un millar de marinos estaban sin trabajo, mientras que los piratas desembarcaban cuando y donde les daba la gana, saqueando y quemando las casas.

Del orgullo de los antiguos *Cinco Puertos* no quedaba más que el recuerdo, y tenían que recurrir a urgentes peticiones, implorando auxilio contra *el poderío y la furia* de la gente de Dunquerque, por la que se sentían oprimidos miserablemente, hasta el punto de no osar emprender travesías a plazas tan cercanas como Scarborough o Yarmouth, ni pescar en el Mar del Norte.

Habían de transcurrir varios años hasta que Carlos I y sus consejeros se decidieron a tomar medidas eficaces. En 1637, sin embargo, se hizo una primera tentativa: el almirante Rainborow fue enviado con una fuerza punitiva a Salé, hecho que produjo una mejora instantánea, aunque pasajera, despejando por fin la costa inglesa, de piratas berberiscos. Esta fue la única ocasión durante todo el reinado, en que se dio un paso realmente comprensivo. Pero sus efectos no sobrevivieron a la vuelta de Rainborow: a poco tiempo, los piratas invadieron de nuevo sus antiguos terrenos de caza. La muerte de Carlos I y la proclamación de la República dieron lugar a una rápida regeneración de la marina. Sin tardanza, se tomaron dos medidas benéficas: los buques de guerra fueron reparados y puestos en condición de navegar; y —hecho aún más importante— se concedió un poco de consideración a los tripulantes, hasta entonces explotados despiadadamente. Los marinos recibieron sueldos convenientes, pagados con puntualidad; su alimento, aunque modesto, llegó a ser de calidad y cantidad muy superiores a lo que había sido durante el gobierno anterior. Todos estos hechos, a los que debe añadirse la introducción de medallas, por Oliver Cromwell, alentaron a los buenos marinos a devolver su antigua combatividad a la armada.

Los primeros en sentir el cambio ocurrido fueron los piratas. Al cabo de poco tiempo, tanto los turcos como los merodeadores de Dunquerque se hallaban expulsados del Canal. Bien se veía aún aquí y acullá a uno u otro ladrón del mar al acecho en el Canal de Bristol o frente a Jersey, en las islas

anglonormandas; pero en 1651 los corsarios fueron desalojados también de este último reducto, por el almirante Blake.

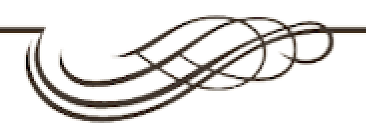
La primera guerra con Holanda creó empleos para los marinos ingleses, y la mayoría de los piratas británicos acudieron de buen grado en ayuda a su país, luchando por doquiera que fuese preciso dar batalla. A fines de esta guerra, en 1654, Blake fue enviado con una poderosa flota contra los corsarios de Túnez.

El fin de la República originó una nueva caída del poderío naval británico y, como consecuencia de ella, una recrudescencia de la piratería en el Canal. Después de la Restauración, Carlos II envió a Sir Thomas Allen a la costa berberisca. Allen bombardeó Argel, y lo mismo hizo en 1671 sir Edward Spragge con Bujía. Diez años más tarde, con motivo de la interrupción del comercio francés en el Mediterráneo, el almirante Duquesne se hizo a la mar con una escuadra que aniquiló en el puerto de Scio ocho galeras piratas, derrota que determinó a los argelinos a ceder.

Desde aquel momento, según hemos referido en el capítulo sobre los corsarios berberiscos, la amenaza mora en el Atlántico cesó bruscamente y su presencia ya no fue más que un problema del mediterráneo.

CAPÍTULO I

LOS BUCANEROS



La extraña y siniestra escuela de piratería, conocida bajo nombre de la *Hermandad de la Costa*, tiene sus orígenes en ciertos cambios peculiares de la política europea. España había perdido su posición de primera potencia del universo, y las otras naciones se mostraban cada vez menos dispuestas a respetar su reivindicación del monopolio sobre las Antillas y el Mar Caribe, ni a aceptar siquiera teóricamente la fórmula: *No hay paz más allá de la Línea*. (La *línea* era el meridiano de longitud fijado por el Papa Alejandro VI y que aseguraba a España su monopolio resultado de los descubrimientos de Colón).

El uso que hacían los españoles de su monopolio era no solamente en extremo estúpido sino algo peor que esto. Como todos los países en los comienzos de su expansión colonizadora, España se aferró a la vana empresa de impedir todo contacto entre sus colonias y el extranjero, convencida de que extraería un máximo de beneficio para sí misma, obligándolas a comerciar exclusivamente con la metrópoli, sin tener en cuenta el hecho de que no disponía de medios que le permitieran abastecer las poblaciones coloniales con más que tan sólo una pequeña parte de los productos que necesitaban a cambio de sus propias exportaciones. Y no era

éste el único motivo que guiaba a los españoles al excluir las colonias del comercio universal. También intervenían razones religiosas: así se prohibía a todos los herejes el acceso a las posesiones occidentales de Su Católica Majestad. Casi al día siguiente de las primeras conquistas ultramarinas había sido promulgado un edicto prohibiendo dejar bajar a tierra a los *corsarios luteranos* en ningún establecimiento español, ni de venderles o comprarles allí productos, víveres o abastecimientos de ninguna especie. Pero más fácil era promulgar tal edicto que hacerlo respetar. Los colonos necesitaban de los géneros que les ofrecían los corsarios y, consiguientemente, se los compraban. Esta demanda fundamental explica el éxito de Hawkins y sus semejantes hacia mediados del siglo XVI. Y pronto asomó un peligro aún más grave que el contrabando: los sinvergüenzas extranjeros comenzaron a colonizar los territorios vedados y a establecer relaciones comerciales permanentes con sus vecinos españoles. La primera colonia fundada por los franceses en Florida, en 1562, fue destruida despiadadamente. Los españoles, en su afán de proteger su monopolio, no retrocedían ante ninguna crueldad. En diciembre de 1604, el embajador de Venecia en Londres escribía que *en las Antillas, los españoles, al capturar dos barcos ingleses, habían cortado a los tripulantes las manos, los pies, la nariz y las orejas; después los embadurnaron con miel, los ataron a los árboles y los entregaron así a la voracidad de los mosquitos y otros insectos*. Esta información de fuente inglesa puede aparecer exagerada o excepcional; pero no sorprende leer que *tal barbarie arranca lágrimas a nuestro pueblo* y que había pocos crédulos cuando *los españoles aducían que se trataba de piratas y no de mercaderes, y que ellos no estaban enterados de la paz*.

A pesar de todo, continuaba la colonización. El primer establecimiento fijo de los ingleses en América fue el de Jamestown, en Virginia, fundado en 1607. En 1632, los ingleses pusieron pie en las Antillas, estableciéndose en Saint Kitts, aunque dos años más tarde hubieran de compartir la isla con los franceses. Fueran cuales fueren los primeros intrusos en las posesiones españolas: piratas, ladrones o mercaderes honrados, en todo caso no eran bucaneros. Un pirata era un criminal que se apropiaba los barcos de cualquier nación y en todas las aguas; en tanto que los bucaneros primitivos

buscaban su botín exclusivamente a expensas de los españoles, y en las costas americanas. Su principal razón de ser era la estrechez de vista de aquellos, que no podían vender a los colonos lo que necesitaban o que se lo vendían a precios prohibitivos, fijados por las autoridades de Cádiz, en un momento en que los extranjeros introducían en las colonias toda clase de mercancías a precios razonables.

La primera base de aquellos mercaderes guerrilleros y cuna de la cofradía de los bucaneros fue La Española hoy llamada Haití o Santo Domingo, la segunda de las Antillas por su tamaño. Esta isla extensa y magnífica había sido poblada otrora por razas indias, virtualmente desaparecidas por guerras y emigraciones. Después de la conquista de México y el Perú, la mayor parte de los colonos españoles abandonaron las islas buscando fortuna en el continente y dejando tras sí numerosos rebaños de ganado medio salvaje y de marranos domésticos que vivían en libertad en las sabanas. Poco a poco habían llegado ingleses y franceses, para cazar animales silvestres, secar su carne y venderla a los barcos transeúntes.

Clark Russel, en su Vida de William Dampier, describe tal establecimiento primitivo e indica de paso el origen del nombre *bucanero*.

Hacia mediados del siglo XVII, la isla de Santo Domingo, o La Española como la llamaban en aquel entonces, se encontraba invadida por una singular comunidad de hombres salvajes, hirsutos, feroces y sucios, en su mayoría colonos franceses, cuyo número aumentaba de cuando en cuando con manadas de recién llegados procedentes de los bajos fondos de más de una ciudad europea. Estos hombres iban vestidos con camisa y pantalones de tela bastada, la cual empapaban en la sangre de las bestias muertas por ellos. Llevaban una gorra redonda, botas de piel de cerdo que les cubrían la pierna, y un cinturón de piel cruda, en el cual metían sus sables y navajas. También estaban armados de mosquetes que disparaban un par de balas de dos onzas de peso cada una. Los sitios en que secaban y salaban la carne se llamaban *boucans*, y de este término procede su nombre de *bucaneros*. Eran cazadores por profesión y salvajes por costumbre. Abatían las bestias de cuernos y traficaban con su carne. Su alimento preferido era la médula cruda de los huesos de aquellos animales. Comían y dormían sobre el suelo

desnudo; su mesa era una piedra, su almohada un tronco de árbol, y su techo el cálido y centelleante cielo de las Antillas.

Los primeros que violaron el monopolio español fueron los franceses. Aunque Scaliger, el cronista francés, escribiera a fines del siglo XVI: *Nulli melios piraticum exercent quam angli*, los filibusteros que operaban allende el Canal no eran nada menos que torpes en su oficio. Ya hacia mediados del siglo, los franceses de Dieppe, de Brest y del litoral vasco andaban saqueando por el Oeste, y los nombres tales como Jean Terrier, Jacques Sore y Francois Le Clerc, alias *Pie de palo* o *Pierna de palo*, sonaban tan mal a los oídos españoles como los de Francis Drake o de John Hawkins. Aquellos primeros piratas no se enfrentaron, por cierto, con una tarea difícil, pues la mayor parte de los establecimientos atacados por ellos, eran mal defendidos, casi no tenían cañones, y a menudo hasta carecían de pólvora. Los corsarios franceses se familiarizaron pronto con las rutas favoritas que seguían al regresar los galeones cargados de oro, adoptando la costumbre de cruzar frente a las costas de Cuba y de Yucatán, al acecho de ricas presas. Tan pronto como aparecía una flota de aquellas grandes, pero poco veloces carabelas, los ligeros y bajos navíos piratas, cerrándose con el viento, las seguían de cerca, esperando la ocasión de dar el salto sobre la que tuviese la mala suerte de quedarse atrás o de separarse del grueso; de modo que no nos extraña oír decir de ellos que habían acabado por convertirse en *la pesadilla de los marinos españoles*.

Aquellos hombres eran los precursores de los bucaneros, que no comenzaron a prosperar hasta mediados del siglo XVII. Sus principios reales datan de su expulsión de La Española por los españoles. Esta gente celosa decidió desembarazarse de los bucaneros, inofensivos hasta entonces; mas desalojándolos, —operación que se llevó a buen término sin gran dificultad — convirtió a los derribadores de caza en derribadores de hombres.

Expulsados los colonos hallaron un seguro refugio en la pequeña y rocosa isla de la Tortuga, frente a la costa noroccidental de La Española. Allí se instalaron, fundando una especie de República y construyendo un fuerte. Durante un par de años, todo parecía haber prosperado en la nueva colonia, hasta que una escuadra española, llegada de Santo Domingo, un día se abatió contra ella, destruyéndola. Pero los españoles no se quedaron

mucho tiempo, y después de su desaparición, los antiguos dueños comenzaron a volver a la isla. No fue, sin embargo, hasta 1640, varios años más tarde, cuando se establecieron allí los auténticos bucaneros, iniciando una era de constante progreso de casi ochenta años. Aquel año, un francés de Saint-Kitts, el señor Levasseur, calvinista, hábil ingeniero y gentilhombre intrépido, reunió una compañía de cincuenta compatriotas y correligionarios, y atacó por sorpresa la Tortuga.

El asalto fue coronado por el éxito, y los franceses, sin tropezar con grandes obstáculos, tomaron posesión de la isla. Lo primero que hizo el nuevo gobernador, fue construir un sólido fuerte sobre cierto promontorio, y armarlo con cañones. Dentro de esta fortaleza, edificó su propia mansión, a la que dio el nombre de *El Palomar*. La única manera de llegar al fuerte era trepando primero por una escalera tallada en la roca, y luego por una escala de hierro. Apenas terminado el castillo, se presentó en el puerto una escuadra española que se acercaba sin recelo, cuando fue recibida por un fuego fulminante desde *El Palomar*, fuego que echó a pique varios buques y ahuyentó el resto.

Bajo el sabio gobierno del caballero Levasseur, el pequeño establecimiento tuvo tiempos prósperos. Se congregaron allí aventureros franceses e ingleses de toda especie, plantadores, bucaneros y marinos desertores. Los bucaneros cazaban en la vecina isla de La Española, los plantadores cultivaban el tabaco y la caña de azúcar, en tanto que gran número de los primeros llegados, por entonces ya piratas cien por ciento, recorrían los mares adyacentes en busca de presas españolas.

La Tortuga se convirtió pronto en puerto de depósito del *boucan* y las pieles de La Española, así como del botín arrebatado a los españoles, mercancías que se trocaban por aguardiente, cañones, pólvora y telas, traídas por los barcos holandeses y franceses que hacían escala en la isla.

A poco tiempo, la fama de la Tortuga se propagó por todas las Antillas, atrayendo enjambres de aventureros de toda clase, incapaces de resistir la tentación de expediciones de españoles con tan maravillosas perspectivas de rápido enriquecimiento. Tales extremos de la fortuna han atraído siempre a ciertas especies de hampones, y la situación en la isla de la Tortuga en

aquella época ofrece gran parecido con la de California hacia 1849 o con el torrente de los buscadores de oro de Klondyke en 1897.

Es imposible, en un libro de carácter tan general como el presente, entregarse a un estudio detallado del desarrollo de los bucaneros, tanto más cuanto que su historia ya ha quedado establecida gracias a la obra de un historiador, salido de sus propias filas: Alexandre Oliver Exquemelin o Esquemeling, joven francés de Honfleur y que llegó a las Antillas en 1658. Su libro fue publicado por primera vez en 1678, en Amsterdam, y parece haber tenido un éxito inmediato. Tres años más tarde apareció una edición española, impresa en Colonia y traducida del original holandés por un tal señor de Buena Maison. La primera versión inglesa data de 1684. He aquí su título:

> Bucaneros de América o relato verídico de las más notables agresiones cometidas durante los últimos años contra las costas de las Antillas por los bucaneros de Jamaica y la Tortuga, tanto ingleses como franceses.

Esta edición fue tan bien acogida que en menos de tres meses se hizo una reimpresión; al mismo tiempo apareció un segundo tomo. Los dos volúmenes son hoy en extremo raros y cuando se ofrecen en venta, algunos buenos ejemplares alcanzan precios de cien libras y más.

El segundo tomo lleva el título:

> Bucaneros de América. Segundo tomo. Contiene el peligroso Viaje y las hazañas del capitán Bartolomé Sharp y otras, cumplidas en las costas de los Mares del Sur durante un período de dos años, etcétera. Compuesto según el diario original de dicho viaje.
>
> Escrito por el señor Basil Ringrose, Caballero, que se halló presente a bordo.

Estos dos tomos constituyen nuestra principal fuente de información sobre la vida de los bucaneros. Podría llamársele un *manual de la bucanería* y creemos de buen grado que muchos jóvenes holandeses o ingleses de fines del siglo XVII han sido inducidos por su lectura a hacerse navegantes para ir a reunirse con sus héroes. En años recientes se han hecho varias buenas reimpresiones de aquella historia, de modo que los que así lo deseen encontrarán allí una descripción más detallada de las *hazañas* de los *Hermanos de la Costa*.

Cuenta el autor del libro, que salió muy joven para la Tortuga como aprendiz al servicio de la Compañía francesa de las Indias Occidentales. Prácticamente tal acto equivalió a convertirlo en esclavo durante cierto número de años. Al cabo de algún tiempo, el gobierno de la isla que le trataba tan cruelmente que su salud quedó quebrantada, lo vendió a vil precio a un cirujano. Su nuevo amo se mostró tan bondadoso como había sido inhumano el anterior, y poco a poco, el joven Exquemelin recobró salud y fuerzas, además de aprender de su patrón el arte de barbero cirujano. Al fin, habiendo recibido su libertad y en obsequio algunos instrumentos quirúrgicos, el flamante medicastro salió en busca de un sitio donde poder ejercer su profesión. Pronto se le ofreció una oportunidad de servir de barbero cirujano entre los bucaneros de la Tortuga, y el año 1668 le vio engancharse a bordo de un barco bucanero, donde se distinguió afeitando y sangrando a sus compañeros, a la vez que les curaba las heridas. Indudablemente llevaba durante todo este tiempo a bordo un diario secreto.

Fue en 1665 cuando se llevó a cabo una hazaña en extremo audaz y de la que puede decirse que marca el principio de la bucanería, dándole el aspecto que tenía a la llegada de Exquemelin. Hasta aquella fecha, los piratas habían navegado a bordo de pequeñas embarcaciones movidas por remos, con una vela auxiliar. Así vagaban a lo largo de las costas o se ocultaban en el interior de las ensenadas, al acecho de embarcaciones españolas de poco calado. A bordo de tal navío, Pierre Legrand se hizo a la mar con una tripulación de veintiocho hombres. Durante muchos días buscó en vano alguna presa, y agotadas las provisiones, los hombres iban a morir de hambre cuando, cierta tarde, vieron desfilar majestuosamente ante sus ojos una poderosa flota española. El galeón de cola se quedaba atrás, circunstancia que determinó a Pierre a capturar este buque o morir en el intento. Bajo los trópicos, la noche cae plena, de suerte que la pequeña embarcación pudo acercarse al galeón y esconderse por debajo de la popa sin ser vista.

Antes de intentar el abordaje, Legrand dio orden al cirujano —pues parece que los bucaneros ya se permitían el lujo de tal servicio anteriormente a la llegada de Exquemelin— de practicar agujeros en el casco de su propio barco, excluyendo así toda esperanza de salvarse en él si

el proyecto fracasaba. Luego, los hombres, descalzos, y armados con pistolas y sables, treparon furtivos por los flancos del galeón y saltando a bordo, mataron al timonel soñoliento ante su barra. Después se precipitaron hacia la gran sala, donde sorprendieron al almirante y sus oficiales absortos en una partida de naipes. Legrand, apoyando una pistola en el pecho del almirante le ordenó entregar el barco. De seguro que este oficial tuvo buen motivo para exclamar, como lo hizo: *¡Jesús nos bendiga! ¿Son demonios o qué?*

Mientras tanto, el resto de los piratas había tomado posesión de la armería, matando a todos los españoles que les oponían resistencia. En un abrir y cerrar de ojos lo increíble se había convertido en realidad y el poderoso buque de guerra se hallaba en manos de un puñado de rufianes franceses.

Pierre Legrand hizo entonces algo inaudito. En vez de regresar a la Tortuga y de malgastar sus riquezas como lo harían después de él todos los bucaneros, navegó directamente a Dieppe, en Normandía, su tierra natal, y se retiró, terminando sus días en paz y abundancia, sin volver jamás al mar.

El bucanero normal que acababa de hacer una buena presa, se vanagloriaba de derrochar su botín lo más pronto posible. Había quienes gastaban en una noche dos o tres mil duros en tabernas, garitos o lupanares.

Exquemelin escribe al respecto:

> En tales ocasiones, mi patrón compraba un barril entero de vino, lo depositaba en la calle y obligaba a todos los transeúntes a beber con él, amenazando con la pistola a los que se negaban. Otras veces, hacia lo mismo con toneles de cerveza o de *ale*. A menudo derramaba estos licores con ambas manos, regando las ropas de los transeúntes sin cuidado de estropeárselas, fueran hombres o mujeres.

Naturalmente, la noticia de la proeza de Legrand tuvo una formidable resonancia: después de este acontecimiento, cualquier cosa parecía permitida a los bucaneros, y los capitanes españoles de los ricos galeones que regresaban a la patria, vivían en perpetuo temor de ataques.

Para darse una idea de la forma en que se organizaban los bucaneros y de las reglas o leyes que observaban durante una expedición, no hay manera mejor que la de citar a Exquemelin, que hace la siguiente descripción de los hombres con los que vivía:

Antes de hacerse a la mar —escribe—, los piratas avisan a cada uno de los que deben tomar parte en la expedición, el día exacto en que se han de embarcar, imponiéndoles al mismo tiempo el deber de traer la cantidad de pólvora y de balas que estimen necesario para la empresa. Una vez a bordo, todos se reúnen en consejo para discutir la cuestión del lugar adonde habrán de ir primero a fin de cargar víveres, sobre todo carne, pues casi no comen otra cosa, y la vianda más común entre ellos es el puerco. El alimento que sigue después es la tortuga, que acostumbran salar un poco. A veces se deciden a vaciar tal o cual porqueriza, donde los españoles suelen guardar hasta mil cabezas de ese ganado. Llegan al lugar elegido de noche y habiéndose introducido en la garita del guardián le obligan a levantarse amenazando darle muerte, si no obedece a sus órdenes o si hace el menor ruido. Incluso sucede que las amenazas se ejecutan, sin cuartel para los infelices porqueros o cualquier otra persona que intente oponerse al saqueo.

Una vez en posesión de la cantidad de carne suficiente para su travesía, regresan a bordo. La ración de cada cual comprende cuanto les cabe en la barriga; no se pesa, ni se mide. Y no se le ocurre al despensero dar al capitán una porción de carne o demás alimento superior a la del más subalterno marino. Así aprovisionado el barco, se reúne otro consejo que va a deliberar sobre el lugar donde buscar fortuna. En esta ocasión, se acuerdan y se ponen por escrito ciertos artículos u obligaciones que cada uno debe respetar; y entonces son firmados por todos o bien por el jefe. Así se especifica de manera detallada la suma de dinero que cada cual recibirá por el viaje, siendo la fuente de los pagos el producto de la expedición pues obedecen a la misma ley que los demás piratas: *¡Si no hay botín, no hay sueldo!*

Mencionan, sin embargo, en primer lugar la suma que corresponde al capitán por prestar su barco. Después viene el sueldo del carpintero u obrero que haya carenado, reparado o aparejado el navío. El sueldo de éste asciende de ordinario a cien o ciento cincuenta duros, según se haya convenido. Luego para las provisiones, se apartan del total doscientos duros. Después se deduce un sueldo conveniente para el cirujano y su caja de medicamentos, estimado habitualmente en doscientos o doscientos cincuenta duros.

Por último, estipulan por escrito la indemnización o recompensa que ha de recibir cada uno, si es herido o estropeado, o si pierde alguno de sus miembros durante la expedición. Así, se cobra por la pérdida del brazo derecho quinientos duros o cinco esclavos; por la del brazo izquierdo, cuatrocientos, o cuatro esclavos; por la pierna derecha, quinientos duros o cinco esclavos; por la pierna izquierda, cuatrocientos duros o cuatro esclavos; por un ojo, cien duros o un esclavo; y por un dedo de la mano, la misma indemnización que por un ojo.

Todas estas sumas, como ya he dicho anteriormente, son apartadas del total constituído por el producto de su piratería. Porque de lo restante se hace entre ellos un reparto estrictamente exacto y justo. Sin embargo,

también en esta operación se toman en consideración el grado y posición de cada uno. Así, el capitán o jefe de la expedición recibe cinco o seis veces la parte de un sencillo marino; el segundo sólo recibe dos; y los demás oficiales en proporción con su cargo. Después de lo cual, se dan partes iguales a todos los marinos desde el más elevado hasta el más humilde, sin olvidar a los grumetes, pues incluso ellos reciben media parte por la razón de que, si se captura un barco mejor que el suyo, es deber de los grumetes prender fuego al navío o embarcación en la que se encuentren y regresar luego a bordo de la presa capturada.

Observan entre sí el orden más perfecto; pues al hacer alguna presa, se prohíbe a quien quiera que sea apropiarse objeto alguno para él mismo. Todo cuanto se capture, es dividido en partes iguales, tal como acabamos de verlo. Es más: se comprometen unos frente a otros, bajo juramento, a no distraer, ni ocultar la menor cosa que hayan encontrado entre el botín. Si uno de ellos perjura, entonces es puesto inmediatamente en cuarentena y expulsado de la sociedad. Se muestran entre sí muy corteses y caritativos, y eso en tal grado que si uno necesita alguna cosa que posee otro, éste se apresura a dársela.

En cuanto los piratas se han apoderado de un barco, lo primero que hacen es intentar bajar a tierra a los prisioneros, conservando tan sólo algunos para su servicio, y a los cuales acaban por devolver la libertad al cabo de dos o tres años. Hacen con frecuencia escala en una isla u otra, para descansar, y con más regularidad en aquellas que se hallan sobre la costa sur de Cuba. Allí carenan sus naves y mientras se dedican a esta tarea, algunos van de caza, en tanto que otros cruzan en canoas buscando fortuna. A menudo se les ve prender a los humildes pescadores de tortugas a los que se llevan a sus habitaciones, donde les hacen trabajar a su gusto.

Es interesante comparar las recompensas pagadas por los bucaneros por las heridas recibidas en acción, con la escala de indemnización fijada por las compañías de seguros contra accidentes. Debo a la cortesía del señor T. W. Blackburn la siguiente tabla, publicada en la revista norteamericana Insurance Field:

Pérdida del brazo derecho … 600 duros … Equivalente en dólares= 579.00 … Similar indemnización a un obrero = 520.00

Pérdida del brazo izquierdo … 500 duros … Equivalente en dólares= 482.50 … Similar indemnización a un obrero = 520.00

Pérdida de la pierna derecha … 500 duros … Equivalente en dólares= 482.50 … Similar indemnización a un obrero = 520.00

Pérdida de la pierna izquierda … 400 duros … Equivalente en dólares= 482.50 … Similar indemnización a un obrero = 520.00

Pérdida de un ojo … 100 duros … Equivalente en dólares= 96.50 … Similar indemnización a un obrero = 280.00

Pérdida de un dedo … 100 duros … Equivalente en dólares= 96.50 … Similar indemnización a un obrero = 126.00

Se advertirá que los bucaneros hacían una distinción entre la pérdida del brazo derecho y la del izquierdo, distinción que desconocen las normas de indemnización modernas. Evidentemente, los bucaneros atribuían al brazo derecho un valor superior al del brazo izquierdo. En el caso de la pérdida de un ojo, la compensación concedida por los bucaneros es más baja que la indemnización moderna; lo cual demuestra que tal pérdida no era considerada como impedimento serio, y eso a causa del gran número de piratas aptos y prósperos a pesar de ser tuertos.

No hay que olvidar que las condiciones descritas por Exquemelin, se refieren a los comienzos de los bucaneros, a lo que podemos llamar la era de *la familia feliz*, y que eran harto diferentes de las que prevalecieron en épocas posteriores, bajo los grandes capitanes, tales como Mansfield, Morgan y Grammont.

En el período más reciente, la gran era de la bucanería, el general o almirante reconocido hacía saber a los cuatro puntos cardinales, que iba a operar *por su cuenta*, indicando el lugar de cita para los dispuestos a tomar parte en la empresa. Entonces acudían de todas las islas y de todas las bahías hombres rudos, armados de mosquetes y puñales, ardiendo en deseos de alistarse bajo el mando de un jefe favorito o afortunado.

Si Pierre Legrand demostró a sus hermanos que ni siquiera los más grandes galeones españoles se hallaban al abrigo de sus golpes, a otro bucanero le pertenece haber encontrado y explotado un filón nuevo y más rico.

Fue también un francés, François Lolonois, probablemente el canalla más cruel y desalmado que haya cortado jamás el pescuezo a un español, y que se jactaba de no haber perdonado la vida a ningún prisionero.

Hasta entonces, los bucaneros habían concentrado casi toda su atención en los barcos españoles. La tierra recibía sus visitas sólo ocasionalmente, y el objeto de estas incursiones era la busca de víveres y de bebidas. Lolonois concibió un nuevo sistema. Luego de reunir una poderosa fuerza de buques y hombres en la Tortuga, salió hacia el golfo de Venezuela. La ciudad de Maracaibo, extensa y próspera, se levantaba a orillas de un vasto lago que comunicaba con el golfo por un angosto canal. Este paso era guardado por un fuerte que cayó en manos de los piratas tras una enconada lucha de tres horas. Despejado el camino, la flota, atravesando el canal, entró en el lago y se apoderó de la ciudad, sin encontrar resistencia por parte de los habitantes, los cuales habían huido presas de pánico, y se ocultaban en la cercana selva.

Al día siguiente, Lolonois envió un grupo de hombres armados hasta los dientes con la misión de registrar los bosques. El destacamento regresó la misma tarde con numerosos prisioneros, veinte mil duros y una caravana de mulas cargadas de objetos de valor y de mercancías. Había entre los prisioneros mujeres y niños, y algunos de ellos habían sido torturados para obligarlos a confesar el lugar en que tenían escondidos sus bienes.

Mientras tanto, un oficial que había hecho servicio activo en Flandes, reunió una tropa de ochocientos hombres armados e hizo cavar trincheras y colocar algunos cañones junto a la entrada al canal, en un intento de impedir la huida de los bucaneros. Estos atacaron y tomaron las fortificaciones por asalto. Para vengarse, el insaciable Lolonois decidió prolongar el saqueo de Maracaibo, dando órdenes a la flota de volver allí, con objeto de añadir al botín un par de miles de duros más.

Habiendo pasado algunas semanas en Maracaibo, los bucaneros se hicieron a la vela rumbo a la isla de las Vacas, donde repartieron el botín. Al hacer la cuenta, se llegó a la enorme suma de doscientos sesenta mil duros a los que hay que añadir alhajas de todo género, de suerte que cuando cada uno había recibido su parte en dinero, objetos de plata y joyas, todo el mundo resultó ser rico.

No seguiremos la carrera de Lolonois; nos contentaremos con decir que terminó de una manera horrible en manos de los indios de Darien.

Hemos mencionado a Pierre Legrand y a Lolonois como ejemplos notorios de los bucaneros del primer período. Pero hubo otros, de fama casi igual, que adquirieron renombre y riquezas a expensas del imperio español; hombres como Bartolomé *el Portugués*, Rock Brasiliano, y Montbars *el Exterminador*; como Lewis Scott, el inglés que algunos reivindicaban como el primer bucanero que buscara aun antes del sanguinario Lolonois su suerte en el continente, saqueando e incendiando la ciudad de Campeche. Esta desgraciada ciudad debía recibir poco después la visita de otro huésped indeseable, un holandés, el capitán Mansfields o Manswelt. Fue un bucanero de visiones más amplias que las del común de la *Hermandad*; pues soñaba con fundar un establecimiento o colonia de piratas en la isla de la Providencia, frente a la Costa de los Mosquitos. Pero pereció de muerte violenta antes de que su plan llegara a madurar.

Hubo también otro bucanero, Pierre François, que habiendo salido al mar con veintiséis compañeros, a bordo de una embarcación sin puente y casi desesperando de dar jamás con una presa, tuvo la idea de una hazaña particularmente original, a saber, una incursión sobre las pesquerías de perlas, golpe de mano que ningún bucanero había osado intentar hasta entonces. La flota de los pescadores de perlas, procedente de Cartagena, se componía de una docena de barcos, y cuando trabajaba en el banco, estaba protegida por dos buques de guerra españoles. Mientras los piratas se aproximaban a esta flota, François dio órdenes a sus hombres de arriar el velamen y de colocarse junto a los remos de manera de dar la impresión de un barco español llegando de Maracaibo.

Con una audacia increíble, los veintisiete bucaneros abordaron el más pequeño de los buques de guerra, el *Vicealmirante*, provisto de ocho cañones y que llevaba a bordo sesenta hombres bien armados. Una vez en el puente, ordenaron a la tripulación que se entregase. Los españoles hicieron una tentativa de defensa; mas a despecho de su superioridad numérica y de su poderoso armamento, fueron derrotados por los bucaneros. Hasta entonces, la operación había tenido un éxito que sobrepasaba las más atrevidas esperanzas de Pierre, pero éste no sabía detenerse a tiempo. En

vez de alejarse con su nuevo barco, sus prisioneros y su botín de perlas, valuado por los españoles en la enorme suma de cien mil duros, el temerario bucanero trató de tomar también el otro buque de guerra más grande, fue rechazado, perdió su presa y pudo sentirse feliz de salvar su pellejo.

La Tortuga constituía desde todos los puntos de vista un sitio tan ideal para la instalación del cuartel general de los bucaneros, que no podía permanecer mucho tiempo sin un ataque de los españoles. Sucesivamente, éstos se lanzaron al asalto de la isla, matando o expulsando a todos los franceses y británicos; pero los piratas volvían invariablemente. Al fin, sin embargo, los bucaneros se decidieron a hacerse un refugio más seguro y donde no solamente estuviesen al abrigo de ataques, sino pudiesen vender también su botín, emborracharse y, cuando lo hubieran gastado todo, encontrar un nuevo barco. Hallaron lo que buscaban en Jamaica, donde en el extremo de una angosta lengua de tierra se levantaba la pequeña ciudad de Puerto Real, la cual satisfacía de manera completa todas sus necesidades.

Algunos años antes, en 1655, Jamaica había sido tomada a los españoles por Penn y Venables, y los nuevos colonos se encontraban en una situación un tanto precaria. Pero después de pasar bajo la autoridad de centenares de los marinos más hábiles del mundo, la población se sintió más segura. Pronto una corriente de mercancías y de dinero comenzó a afluir a Puerto Real que llegó a ser una de las ciudades más ricas y probablemente más inmorales de su tiempo.

El hombre más célebre de Puerto Real y el más grande de todos los bucaneros fue Henry Morgan, hijo de Robert Morgan, un pequeño terrateniente de Llanrhymny, en Glamorganshire. La historia que circuló durante toda su vida, a saber, que de niño había sido robado en Bristol y vendido como esclavo en la Barbada, es probablemente una leyenda. Sabemos que fue el motivo de un pleito por difamación, que inició Morgan contra el editor inglés de Exquemelin. El corsario ganó el proceso que le valió una indemnización de doscientas libras y excusas públicas. Lo que parece haberle disgustado mucho más que el retrato hecho de él por aquel autor y que le representa como un perfecto monstruo y torturador de prisioneros, fue precisamente una versión de la mencionada historia, en la

que aparece como vástago de una familia muy humilde, y vendido de niño por sus propios padres a gente que le hacía trabajar en las plantaciones de la Barbada.

Morgan parece haber pasado por la Barbada, antes de establecerse en Jamaica, donde se adhirió en seguida a los bucaneros. Habiendo desempeñado un papel bastante modesto en varias expediciones contra la costa de Honduras, remontó el Río San Juan con una flotilla de canoas y atacó Granada que fue saqueada y entregada a las llamas.

Al ser nombrado gobernador de Jamaica, sir Thomas Modyford manifestó a los bucaneros una calurosa amistad. Confirió en 1666 al capitán Edward Mansfield, por entonces jefe de los bucaneros, la comisión de tomar el puerto de Curaçao. Fue en esta expedición en la que el joven Henry Morgan tuvo por primera vez el mando de un barco.

Después de haber arrebatado Santa Catalina a los españoles, los bucaneros sufrieron un revés. Mansfield cayó en manos del enemigo y murió en el cadalso, y Henry Morgan fue elegido *almirante* en su lugar. Reuniendo una escuadra de diez buenos veleros, tripulada por quinientos piratas, el nuevo jefe apareció frente a Cuba, desembarcó en la isla y emprendió la marcha al interior, sobre Puerto Príncipe. Esta ciudad se hallaba tan lejos del mar que hasta entonces no había recibido ninguna visita de los *Hermanos de la Costa*. Fue tomada rápidamente y sometida a un saqueo. Habría sido quemada sin el pago de un tributo de mil bueyes.

Inmediatamente después, Morgan se lanzó a una empresa en extremo audaz y arriesgada. Se propuso sorprender y asaltar la plaza fortificada de Puerto Bello, desde donde, según se creía, las tropas españolas se aprestaban a atacar Jamaica. A todas luces, Puerto Bello sería una nuez dura de cascar, por lo cual los bucaneros franceses se negaron a tomar parte en la expedición, prefiriendo desertar.

Avanzando hasta una distancia de algunas millas de la ciudad, Morgan fondeó, y a las tres de la mañana del día siguiente desembarcó a sus hombres en canoas. La plaza estaba defendida por tres fuertes. Los dos primeros sólo ofrecieron una débil resistencia; pero el tercero, mandado por el propio gobernador español, se defendió valientemente. En el curso del asalto, los ingleses confeccionaron una docena de escalas lo

suficientemente anchas para permitir a tres o cuatro hombres trepar en fila. Sin ninguna consideración de compasión ni de humanidad, Morgan obligó a gran número de sacerdotes y de monjas a transportar estas escalas y a colocarlas junto a la muralla. Algunos de los religiosos fueron derribados por los españoles que luchaban con desesperación; pero muerto el gobernador, la fortaleza se rindió. La ciudad fue invadida y saqueada. Indescriptibles fueron los suplicios a los que se sometió a la población para averiguar los escondrijos de sus tesoros.

Esto es lo que relata Exquemelin. Si queremos dar crédito al informe oficial de Morgan sobre el asunto, la ciudad y los castillos fueron dejados *en tan buen estado como los habíamos encontrado al entrar*, y la población recibió un trato tan humano que *varias damas distinguidas, libres de trasladarse al campo del presidente, se negaron a hacer uso de su libertad, diciendo que eran prisioneras de una persona de rango y que había tenido miramientos tales por su honra que no creían encontrar iguales en el campo del presidente; y así se quedaron de buen grado con nosotros hasta nuestra salida*.

A su regreso a Puerto Real, Morgan fue bien recibido por el gobernador Modyford, no obstante haberse extralimitado en los poderes que le confería su misión. Probablemente, el inmenso botín que traía hiciese mucho para temperar la ira de las autoridades. En todo caso, el dinero fue despilfarrado inmediatamente, y Morgan hizo anunciar que todos los que deseasen servir bajo su mando habían de presentarse en la isla de las Vacas, donde él mismo arribó en enero de 1669, encontrando allí gran número de bucaneros. Dio a sus oficiales un banquete a bordo de su gran fragata *Oxford*, que por un descuido estalló en plena fiesta, y pocos hombres lograron salvarse. Morgan fue uno de ellos.

El accidente no detuvo la empresa que motivó la convocatoria de los piratas a la isla de las Vacas y cuyo objeto era una nueva incursión contra la ya dolorosamente castigada ciudad de Maracaibo. Morgan forzó el angosto paso que conducía al lago; la plaza fue tomada y comenzó lo de siempre: una sucesión de torturas aplicadas a los infelices prisioneros, acompañada de matanzas, estupros, rapiñas y demás excesos, durante cinco semanas.

Una vez más regresó Morgan a Puerto Real con un botín impresionante; de nuevo el gobernador le hizo reproches por haberse extralimitado en su misión, y de nuevo le confió, al mismo tiempo, otra comisión: la de poner en pie una gran flota y de ir a infligir toda clase de mermas a los barcos, villas, emporios y almacenes españoles. Se esperaba que estas severas medidas harían decrecer los cada vez más audaces ataques de los españoles contra el comercio inglés a lo largo de la costa septentrional de Jamaica.

Tal comisión confería sin duda alguna cierta apariencia de respetabilidad a algo que en realidad no era más que piratería pura y simple; y es harto significativo ver concluir el texto de la orden con la siguiente frase: *Puesto que no habrá otro sueldo para alentar la flota, se concederán a las tripulaciones todas las mercancías y demás bienes que produzca la expedición; los cuales serán repartidos entre ellas según sus propias reglas*.

Aquella expedición fue el coronamiento de la carrera de Morgan. Después de haber hecho rumbo al istmo de Darien, desembarcó en la desembocadura del Río Chagres un fuerte destacamento que atacó y tomó el castillo de San Lorenzo. Morgan dejó allí una guarnición para cubrir su retaguardia; luego, a la cabeza de ochocientos hombres, remontó el río con una flotilla de canoas, saliendo de San Lorenzo el 9 de enero de 1671.

El cruce del istmo a través de la jungla tropical fue abominablemente penoso, tanto más cuanto que los españoles habían tenido cuidado de llevarse o de destruir todos los aprovisionamientos, de suerte que los bucaneros, en vez de encontrar víveres como lo habían esperado, por poco se morían de hambre, cuando por fin al sexto día tropezaron con un granero lleno de maíz. En la tarde del noveno día, los exhaustos hombres recobraron ánimo: un espía acababa de ver el campanario de una de las iglesias de Panamá.

Guiado por esa inspiración original del genio, que tan a menudo le había dado el triunfo, Morgan atacó la ciudad por el lado donde no le esperaban; en consecuencia, los españoles se encontraban con que habían colocado su artillería en mala posición, viéndose obligados a actuar exactamente como lo deseaba Morgan, es decir, a salir de sus atrincheramientos y acometerle en campo raso.

El enemigo principió el ataque, soltando un rebaño de varios cientos de toros, con la intención de lograr así la desbandada de los bucaneros; mas el ingenioso plan fracasó, pues las espantadas bestias se volvieron atrás y se esparcieron por entre la caballería española que avanzaba, creando el mayor desorden. Durante dos horas, la batalla continuó indecisa entre los valientes defensores y los no menos valientes, pero casi extenuados bucaneros. Cuando finalmente los españoles abandonaron toda resistencia y huyeron, los bucaneros no tenían ya fuerza para explotar su éxito; lo cual dio tiempo al enemigo para sacar de la ciudad y poner a salvo a bordo de un navío, gran cantidad de objetos de plata de las iglesias, así como muchas otras alhajas.

Ocupada la ciudad, Morgan reunió a todos sus hombres y les prohibió terminantemente beber vino, diciendo que acababa de recibir por vías secretas la información de que todo el vino había sido envenenado por los españoles antes de su salida. Era un ardid para impedir que sus hombres se embriagasen, entregándose a merced del enemigo, así como ya había sucedido con frecuencia durante los asaltos anteriores de los bucaneros. Estos se lanzaron entonces al saqueo de la ciudad, rica en calles bordadas de hermosas casas de madera de cedro. De una manera u otra se declaró un incendio, y a poco tiempo una parte extensa de Panamá quedaba convertida en cenizas, sin que se haya podido saber si el fuego se debía a una orden de Morgan o del gobernador español. La ocupación de la ciudad duró tres semanas, durante las cuales los piratas pasaban el tiempo explorando por toda la región en busca de botín y de prisioneros. Después, emprendieron el camino de vuelta a través del istmo, llevándose una caravana de doscientas mulas cargadas de oro, de plata y de objetos preciosos de todo género, además de gran número de cautivos.

A la llegada al Río Chagres, se repartió el botín, pero no sin violentas disputas, pues los marinos declararon haber recibido menos de lo que les correspondía. Mientras continuaban las discusiones, Morgan se eclipsó en su buque, con la mayor parte del botín, dejando a sus fieles partidarios sin víveres, sin barcos y con sólo diez libras por cabeza.

Cuando Morgan llegó a Jamaica, el Consejo de la isla le dirigió una arenga de agradecimiento por el éxito de su expedición, pasando por alto el

hecho de que apenas un par de meses antes se había firmado en Madrid un convenio entre España e Inglaterra, comprometiéndose ambas partes a *poner fin a las depredaciones y a establecer la paz* en el Nuevo Mundo.

Al recibir la noticia de la destrucción de Panamá, el gobierno español protestó tan intempestivamente ante el rey Carlos II que éste reaccionó: en abril de 1672, Morgan fue llevado prisionero a Inglaterra, a bordo de la fragata *Welcome*, para ser juzgado por el crimen de la piratería. Mas ningún juez, ni jurado, osaría condenar al hombre que era idolatrado como héroe popular. Tal cosa hubiera sido tan imposible como condenar a Drake después de haber dado la vuelta al globo. El rey, cuyo favorito era el acusado, le armó caballero y le envió de nuevo a Jamaica, no como reo, sino como vice-gobernador de la isla.

Pero el saqueo de Panamá no por eso dejaba de ser un asunto fastidioso, y el gobernador se sentía alarmado, viendo que se habían dejado ir tan lejos las cosas. Retirado de su puesto y nombrado gobernador de Jamaica lord Vaughan, con severas instrucciones para suprimir a los bucaneros, la ironía de las cosas quiso que tuviese por ayudante al nuevo vicegobernador. La idea de convertir al ladrón en policía resultó feliz. Morgan parece haber cumplido honorablemente con sus nuevas funciones. Terminó como notable de Jamaica y plantador riquísimo y continuó hasta su muerte siendo presidente del Consejo y comandante jefe de las fuerzas armadas de la isla. A diferencia de la mayor parte de sus semejantes, sir Henry murió en su cama en su propia casa y fue sepultado en la iglesia de Santa Catalina, en Puerto Real.

El éxito de la expedición de Panamá había puesto en movimiento la imaginación de toda la *Hermandad*, orientando los espíritus hacia las posibilidades de enriquecimiento, que ofrecía el Pacífico. Esta inspiración marca el comienzo del segundo período, en el curso del cual los bucaneros alcanzaron el punto culminante de su prosperidad y poderío.

Mientras tanto, el gobierno había publicado numerosas proclamas, asegurando el perdón a todo filibustero que abandonase el mal camino, volviendo a ponerse bajo la Ley, al mismo tiempo que se veían amenazados con los castigos más duros aquellos que rechazaran tal ofrecimiento. Algunos de los vagabundos del mar hicieron acto de sumisión; pero gran

número de ellos, los más crápulas, prefirieron persistir en sus errores. Al mismo tiempo se produjo un cambio completo de los sentimientos hacia los bucaneros por parte de los colonos de Jamaica, los mismos que tanto los habían alentado en días anteriores. Hasta entonces, no habían escatimado su apoyo a los piratas; pero ahora se daban cuenta de que ningún tráfico regular sería posible mientras los bucaneros continuasen aterrorizando el Mar Caribe.

La primera expedición hacia el Pacífico salió de Puerto Morant (Jamaica) en enero de 1680. Figuraban entre sus jefes, bucaneros tan reputados como Bartolomé Sharp y John Coxon. La flota se dirigió hacia Porto Bello. El desembarco se verificó a cosa de veinte millas de la ciudad, después de lo cual comenzó una marcha extenuadora que tomó a los marinos cuatro días, *cayendo gran número de ellos en un estado de gran debilitamiento por haber quedado sin comida durante tres días y teniendo los pies heridos por el suelo rocoso, debido a la falta de calzado*. Así llegaron a la vista de la importante plaza.

La sorpresa resultó completa, y la villa fue tomada tan rápidamente como saqueada después, habiéndose recibido la noticia de que importantes refuerzos españoles se hallaban en camino. En esta expedición, a cada hombre le tocaron cien duros. Los bucaneros, presurosos de verse de nuevo a bordo de sus navíos, se retiraron hacia la playa del desembarcadero; después salieron con rumbo al Norte, hacia Boca del Toro, donde carenaron sus barcos e hicieron aguada. Allí encontraron un destacamento mandado por Richard Sawkins y Peter Harris, *el soldado gallardo y sólido*. En abril, esta tropa hizo tierra en el istmo de Darien y se puso en marcha hacia el Pacífico, sin detenerse en el camino más que para atacar la pequeña ciudad de Santa María.

Hacía mucho calor y la marcha era ruda, circunstancias a las que deben atribuirse en parte las querellas que estallaron entre los jefes de la expedición. Coxon, hombre irascible, provocó primero una disputa con el joven Sawkins al que tenía celos por su popularidad entre la tropa; luego se lanzó a otra riña, esta vez con Harris, la cual terminó en pelea.

Fuera lo que fuere, los zafarranchos quedaron allanados y los aventureros descendieron el río en treinta y cinco canoas, llegando

finalmente al Océano Pacífico. La suerte los favoreció: tropezaron con dos pequeñas embarcaciones ancladas junto a la playa, se posesionaron de ellas y las armaron. A continuación, embarcados en los dos veleros y algunos otros navíos, los intrépidos exploradores hicieron rumbo a Panamá.

En el momento en que se aproximaban a la ciudad —era *el día de San Jorge, patrón de Inglaterra*— se dio la alerta y tres pequeños buques de guerra españoles salieron a su encuentro. Los bucaneros, sin impresionarse, avanzaron hacia los barcos enemigos, los abordaron y trepando por sus flancos, se abalanzaron sobre los estupefactos españoles. La lucha fue encarnizada. Finalmente, los bucaneros quedaron dueños de los tres navíos. Inmediatamente, pasaron a atacar un gran crucero español, la *Santísima Trinidad*, capturándolo, después de lo cual el capitán Sharp transportó a bordo de esta presa a sus heridos. Así pues, aquellos diablos de piratas se habían mudado en un par de horas, de canoas a barcos, de los barcos a pequeños barcos de guerra, y de éstos a un poderoso crucero de batalla. Fue sin duda una de las proezas más memorables de la historia de los bucaneros.

Desde aquel día, Sharp y sus hombres se hallaban en condiciones de hacer cuanto les viniera en gana a lo largo del Pacífico, indefenso en toda su extensión; pero el pendenciero de Coxon que había sido acusado de cobardía en Panamá, tuvo otro choque con sus compañeros y volvió a atravesar el istmo a la cabeza de un grupo de descontentos. Entre los sediciosos se encontraban dos personajes sumamente interesantes, que escribieron y publicaron, uno y otro, un relato de sus aventuras. El primero fue el célebre bucanero y naturalista William Dampier; el otro un cirujano, Lionel Wafer. Coxon acabó por regresar a Jamaica, y aunque tuvo que hacer frente a una orden de arresto lanzado contra él por el gobernador como también por Morgan, parece que se las arregló para reconciliarse con el Consejo, y eso hasta el punto de ser enviado por este último en persecución de un famoso pirata francés de nombre Jean Hamelin.

Contentémonos por ahora con seguir la fortuna de los bucaneros que se quedaron en el Pacífico, ávidos de tomar parte en *aquellas audaces y arriesgadas hazañas en las costas de los Mares del Sur*. La historia original de sus aventuras, escrita por el señor Basil Ringrose, Caballero, fue

publicada en 1684, y, según ya hemos señalado, reimpresa en fecha reciente.

Ido Coxon, las tripulaciones eligieron jefe al popular capitán Sawkins. Durante muchas semanas, los bucaneros cruzaron por el golfo de Panamá, capturando los barcos que se dirigían al puerto y entregándose a un tráfico clandestino con mercaderes españoles poco escrupulosos, los cuales salían en botes para venderles víveres y pólvora, a cambio del precioso botín encontrado en los buques de sus compatriotas.

El 15 de mayo, la expedición se hizo a la vela rumbo al sur. Algunos días más tarde fondeó frente a Pueblo Nuevo, donde Sawkins y Sharp desembarcaron con una tropa de sesenta hombres armados en una tentativa de tomar la plaza.

Pero ahora los españoles les esperaban listos detrás de parapetos y trincheras recién construidas. Sawkins, *el más querido de toda nuestra compañía*, cayó víctima de una bala al conducir el asalto.

Hubo que elegir otro capitán y resultó electo el marino artista y gallardo comandante Bartolomé Sharp. A continuación se convino emprender una incursión contra Guayaquil, plaza donde, al decir de un prisionero, *podríamos deslastrarnos de nuestra plata y cargar nuestros barcos con oro*.

Primero, los bucaneros se fueron a carenar el gran crucero, la *Santísima Trinidad*, a Gorgona o Isla de Sharp, donde quitaron todas las esculturas de madera de la popa y repararon los mástiles. Relata el señor Ringrose cómo mataron una enorme serpiente de once pies de largo y catorce pulgadas de contorno, y cómo *todos los días veían llegar ballenas y focas zambullirse por debajo del buque. Les disparábamos a menudo encima, pero nuestras balas rebotaban sobre su piel*. En Gorgona, los bucaneros encontraban abundancia de *las mejores provisiones*, y a las horas de las comidas, los comensales han debido experimentar gran satisfacción al ver en su plato guisados de conejo, de mono, de serpiente, ostras, almejas y demás mariscos, *o bien pequeñas tortugas, así como otras clases de pescado. También cogimos un perezoso, animal que merece bien su nombre*; pero el señor Ringrose no nos dice si tomó el camino de la marmita.

Pasaron allí un rato tan cuajado de festines y de cacerías que decidieron abandonar el proyecto de sorprender Guayaquil e intentar mejor la misma

operación contra Arica, plaza altamente recomendada por *cierto anciano, el cual afirmaba que toda la plata procedente de las minas del interior se llevaba allí para transbordarla hacia Panamá, no dudaba de que pudiéramos sacar así un botín de dos mil libras cada uno*.

De manera que arrancaron para iniciar el largo viaje hacia aquella ciudad chilena; viaje durante el cual fueron escasos los acontecimientos interesantes que vinieron a distraer el aburrimiento de los bucaneros; a lo sumo se capturó ocasionalmente un barco español. De prisa se retiró todo el botín que necesitaban, y los prisioneros de cierta posición social fueron trasladados a bordo de la *Santísima Trinidad*. Algunos de los cautivos se mostraban particularmente charlatanes y confiados, de suerte que los crédulos bucaneros se tragaron la mar de informaciones, de las que algunas, aunque no muchas, resultaban ser verídicas.

Entre los más locuaces figuraba el capitán Peralta, quien, después de su apresamiento en Panamá, parece que había llegado a ser persona grata a bordo. Al emprender el barco su ruta hacia el Sur, el español hizo, en cierto modo, las veces de piloto para el Perú y Chile. Así, pasando a la vista de un pequeño establecimiento llamado Tumbes, el capitán Peralta recordó la siguiente ocurrencia.

Aquél fue el primer punto de penetración de los españoles en esta región, después de Panamá… Por entonces, un sacerdote bajó a tierra con una cruz en la mano, mientras diez mil indios le contemplaban. No bien había puesto el pie en la playa, cuando salieron de la selva dos leones. Pasó dulcemente el crucifijo sobre su lomo. En seguida se echaron adorándole. Lo mismo le acaeció con dos tigres, que imitaron el ejemplo de aquéllos. Por lo cual estos animales daban a entender a los indios la excelencia de la fe cristiana, que estos últimos no tardaron en aceptar.

Con agradables anécdotas de ese género el capitán Peralta se hizo popular entre sus compañeros piratas, ayudándoles a vencer la monotonía del fastidioso viaje a Arica. Finalmente, el 26 de octubre, la *Santísima Trinidad* llegó a la altura del puerto, y los bucaneros bajaron a los botes para desembarcar y atacar la plaza. Mas, con gran decepción, encontraron la playa negra con españoles armados que ya los esperaban.

Decepcionados por Arica, los bucaneros desembarcaron más lejos, sobre la costa de La Serena, ciudad muy grande y orgullosa de sus siete iglesias. Pero también allí los habitantes habían sido prevenidos y habían tenido tiempo de huir a la montaña con sus objetos de valor. De modo que los bucaneros tuvieron que contentarse con un mísero botín, quemando la ciudad hasta los cimientos.

Mientras se entregaban a esta última operación, por poco perdían su barco; pues durante la noche, un chileno subido sobre una piel de mula hinchada con aire, se acercó furtivo a la *Santísima Trinidad*, se instaló por debajo de la popa, y después de introducir estopa y azufre entre el codaste y el timón, lo encendió. *Nuestros hombres, a la vez alarmados y estupefactos al ver el humo, registraron toda la nave, sospechando que nuestros prisioneros eran los que le habían prendido fuego para recuperar su libertad y asegurar nuestra destrucción*. El fuego, descubierto a tiempo, fue apagado, y los bucaneros prosiguieron en viaje hacia el Sur.

El día de Navidad, llegaron a la vista de Juan Fernández, la isla de Robinson Crusoe, y *a tempranas horas de la mañana, se dispararon tres salvas para dar solemnidad a aquella gran fiesta*. La tripulación se dedicó a cazar cabras cuya carne salaron, y a llenar los depósitos de agua. Entonces estalló un conflicto, pues los hombres estaban divididos en dos partidos: aquellos que habían conservado su parte del botín y deseaban dar la vuelta al Cabo de Hornos y regresar a las Antillas, y los que habiéndolo jugado todo insistían en continuar por el Pacífico. Finalmente prevaleció este último partido, destituyendo del mando al capitán Sharp e incluso poniéndole grilletes, y eligiendo jefe a John Watling, viejo pirata endurecido, pero *sólido marino*, cuyo nombre ha sido dado al sitio en que Colón pisó por vez primera el suelo del Nuevo Mundo.

Una de las razones aducidas por la tripulación, al quitarle el mando a Sharp, era su impiedad. Bajo el nuevo capitán vemos las cosas cambiadas. El domingo 9 de enero, Ringrose hace en su diario la siguiente inscripción:

> Este día fue el primer domingo que nos hallábamos de común acuerdo desde la muerte de nuestro valiente jefe, el capitán Hawkins. Aquel hombre de noble carácter tiraba al mar los dados cuando veía que los usaban en día como éste.

El propio señor Ringrose parece haber sido acometido por aquella ola de religioso fervor; pues se escurrió a tierra y allí grabó con su navaja una cruz y sus iniciales en el tronco de un árbol. Mas a despecho de sus buenas intenciones, el capitán Watling no trajo suerte a la expedición: obedeciendo su consejo, los bucaneros volvieron a Arica, atacaron y fueron rechazados en condiciones desastrosas. El nuevo comandante recibió una bala que le destrozó el hígado; herida de la que murió poco después. Muchos otros piratas habían caído durante el asalto.

Derrotados y debilitados, con gran número de heridos, los *vagabundos del mar* apenas habían arrancado sus canoas de la playa, cuando aparecieron los caballeros españoles. Por desgracia, los tres cirujanos se habían emborrachado hasta el punto de no poder correr hasta los botes, de modo que fueron hechos prisioneros.

Fue una asamblea de bucaneros harto tristes y humillados la que se presentó entonces ante el capitán Sharp, suplicándole que reasumiera el mando. En un principio el ofendido marino se negó rotundamente; pero ante la insistencia de la tripulación, *nuestro buen comandante aceptó*.

La mayor parte del mes de mayo se dedicó a duros trabajos; tratábase de adaptar la construcción de la *Santísima Trinidad* a las condiciones del viaje por el Cabo de Hornos. Se quitó el puente superior, se acortaron los palos y el bauprés, y se pusieron en perfecto estado el aparejo y el velamen. Se les dio a los prisioneros españoles una pequeña embarcación para que pudieran volver a casa, y sólo se conservaron a bordo algunos negros e indios necesarios para el servicio. Desde aquel momento, el diario de Ringrose contiene apenas más que la anotación cotidiana de la latitud y longitud, así como indicaciones sobre la dirección y fuerza del viento; excepto en las ocasiones en que los bucaneros tuvieron la suerte de hacerse de alguna presa.

Tal fue el caso el 1º de julio, cuando vieron una vela e inmediatamente le dieron caza. Al alcanzarla hacia las ocho de la noche, descubrieron que era el *San Pedro*, barco que ya habían saqueado un año antes. Esta vez encontraron a su bordo veintiún mil duros cerrados en arcas de roble, y dieciséis mil guardados en costales, más cierta cantidad de plata. Una semana después, los piratas capturaron un barco de aviso o correo, a cuyo

bordo navegaban tres pasajeros, un fraile y dos mujeres blancas. El señor Ringrose no nos habla de la suerte reservada a estas últimas.

Al día siguiente mismo, tropezaron con un gran navío español, que al principio tomaron por un buque de guerra, enviado en su persecución. Al disparar sobre él una salva con sus pequeñas piezas de artillería, tuvieron la suerte de matar al capitán, accidente que condujo a la rendición del barco. Resultó ser el *Santo Rosario* y llevaba en su bodega mucha plata y piezas acuñadas, así como seiscientas barricas de aguardiente; estas últimas constituían sin duda un hallazgo en extremo bienvenido a los marinos ingleses. También fue capturada *la mujer más hermosa que me ha sido dado ver en el mar del Sur*. Pero el señor Ringrose nada añade a esta observación.

Al proceder a una selección del cargamento del *Santo Rosario*, les ocurrió a los bucaneros un trágico error. Habiendo encontrado en la bodega cientos de galápagos de cierto metal, lo habían tomado por estaño y no concediéndole valor alguno, lo habían tirado al mar. Uno de los marinos, sin embargo, conservó uno solo con la intención de utilizarlo para fundir balas, y cuando regresó a Inglaterra, supo por boca de un joyero que era dueño de un lingote de plata pura. Un cálculo hecho reveló que el valor de la plata tirada al mar por los ignorantes bucaneros pasaba de ciento cincuenta mil libras.

Todos los cautivos, incluyendo probablemente a la hermosa mujer, fueron trasladados a bordo del *Santo Rosario*, uno de cuyos árboles había sido ciado, impidiéndose así que el barco llegase demasiado pronto a algún puerto para dar la alarma; tomada esta precaución, se les dejó a los prisioneros libres de dirigirse hacia donde quisieran o pudieran.

La visita siguiente de los bucaneros tuvo por objeto cazar cabras en la isla de Plata; mas estos astutos animales tienen buena memoria y, por consiguiente, no se dejaron prender. Pero aun haciendo a un lado la decepción causada por la conducta de la especie cabruna, la visita a aquella isla no fue un acontecimiento feliz. Escribe el señor Ringrose: *Fue allí donde nuestro maestre y yo nos batimos en duelo en la playa*. Pero una vez más el narrador excita inútilmente nuestra curiosidad olvidando mencionar el desenlace del asunto, distraído tal vez por la subsiguiente confusión, pues

en, la noche de aquel día nuestros esclavos se confabularon con el propósito de degollarnos a todos, sin dar cuartel a nadie, mientras nos entregásemos al sueño.

El sueño de los bucaneros parece que fue profundo, pues Ringrose añade: *Se daban cuenta de que aquella noche les proporcionaba la mejor oportunidad, puesto que todos nos hallamos llenos de bebida*, debido quizás al aguardiente descubierto en la bodega del *Santo Rosario*. Por fortuna, el impío del Capitán Sharp había permanecido sobrio y así se percató a tiempo del complot. El instigador del que sospechó, un indio de nombre Santiago, capturado en Iquique, se arrojó de pronto al mar y se puso a nadar vigorosamente; *pero fue muerto a manos de nuestro capitán y castigado así por su traición*. Luego todo se arregló de manera amigable: *Los demás le echaron la culpa a aquel esclavo y aceptamos la excusa, pues no sentíamos ganas de llevar la investigación más lejos* y, ¿quién dudará de ello?, *estábamos demasiado contentos de poder continuar nuestro sueño*.

Después de aquel episodio, los bucaneros navegaron directamente, sin distracción alguna, hacia Cabo de Hornos. Se hallaban ya bastante cerca del temible paso, cuando casi se estrellaron contra un arrecife y sólo se lo debieron a *la gran misericordia de Dios que no había dejado de asistirnos en aquel viaje*, el que escapasen a la muerte. Capturaron a un joven nativo de Tierra del Fuego, el cual salió a su encuentro en una canoa, enseñándoles una tea ardiente. El hombre y la mujer que le acompañaban, saltaron al agua. *Al perseguirles, nuestros hombres mataron al varón, por accidente*, pero la hembra se salvó. El mozo, un gran diablo de unos dieciocho años, tenía una cara de pocos amigos y ojos bizcos. El señor Ringrose concluyó de su aspecto que debía ser antropófago.

Cuando la *Santísima Trinidad* llegó a la vista del cabo, el tiempo empeoró; fuertes ráfagas y borrascas de nieve asaltaron el barco y lo rechazaron lejos hacia el sur. No encontramos nada digno de ser señalado hasta el 7 de diciembre, fecha en que el señor Ringrose anota:

Hoy nuestro digno comandante, el capitán Sharp, parece que recibió información de que nuestra compañía, o al menos una parte de ella, se proponía matarlo, aprovechando que había fijado desde hace tiempo esta fecha para celebrar una fiesta. Enterado del plan, hizo distribuir vino, pues daba por seguro que los hombres no harían tal cosa sino en ayunas.

Observación muy conmovedora, pero poco lógica. El señor Ringrose tal vez haya redactado su nota después de haber recibido su parte de vino, que fue generosa; tres grandes jarros.

A continuación, les sorprendió un tiempo nublado, de violentas ráfagas. El 19 de diciembre, *nuestro cirujano cortó un pie a un negro, por tenerlo helado*. Al día siguiente, el pobre Beafaro murió y con él otro negro.

El día de Navidad parece que transcurrió apacible:

> El día de hoy siendo el del nacimiento de nuestro Señor, matamos anoche una cerda, para celebrar la gran solemnidad. La habíamos traído del golfo de Nicoya cuando no era más que un lechón de tres semanas apenas, y ahora pesaba cerca de noventa libras. La carne de esta marrana constituyó nuestra cena de Nochebuena y era la única que habíamos comido desde que dejamos regresar nuestras presas a los trópicos.

Tras terribles trabajos, los bucaneros doblaron Cabo de Hornos, remontaron el Atlántico del Sur y al fin, el 28 de enero, llegaron a la vista de la Barbada. El bienvenido panorama les fue estropeado por la presencia de una de las fragatas de Su Majestad, el *Richmond*, por lo cual decidieron largarse sin pérdida de tiempo.

Pese a su desengaño, el señor Ringrose exclama: *Me es difícil describir aquí la infinita alegría que se apoderó de nosotros aquel día a la vista de nuestros compatriotas*. Por desgracia, los compatriotas no compartían su emoción.

Ahora todas las querellas y malas inteligencias estaban olvidadas a bordo de la *Santísima Trinidad*. Los bucaneros pusieron en libertad a un zapatero negro, como recompensa de los servicios profesionales prestados a la tripulación durante la travesía. *Obsequiamos también a nuestro buen jefe, el capitán Sharp, un joven mulato, regalo consentido libremente por toda la comunidad, en testimonio del respeto que nos había inspirado a todos la seguridad con la que el capitán nos condujera a través de tantas peligrosas aventuras*. A continuación, se procedió al reparto del botín que aún no había sido distribuido; operación que produjo veinticuatro libras por cabeza.

El 30 de enero, los bucaneros llegaron a Antigoa; pero sus pruebas todavía no habían tocado a su fin. Una canoa enviada a tierra, para comprar tabaco y pedir permiso de entrar en el puerto, se encontró con una rotunda

negativa por parte del gobernador, aunque *la sociedad de la plaza y el pueblo no hubieran deseado otra cosa que acogernos*.

La única solución que les quedaba a los cansados viajeros era bajar a tierra en Nevis, donde obtuvieron permiso de desembarcar. Allí el grupo se dispersó. Muchos de los tripulantes habían perdido todo el botín en el juego. Así pues se decidió regalarles el barco, en tanto que los provistos de dinero se fueron cada uno por su lado. El señor Ringrose y otros trece miembros del grupo tomaron pasaje a bordo del *Lisbon Merchant*, conducido por el capitán Robert Porteen, y llegaron sin incidente a Dartmouth el 26 de marzo de 1682. En cuanto al arrogante y gallardo capitán Sharp y su primer piloto John Cox, regresaron también a Inglaterra, con la intención según dice Cox en su diario, *de informar al Rey de sus descubrimientos*; pero en realidad para verse metidos en chirona a consecuencia de una queja del embajador de España. Fueron enjuiciados, en efecto, bajo acusación de piratería; pero salieron absueltos, ya que naturalmente no se había presentado ningún testigo directo.

Al dejar Puerto Real de ofrecer hospitalaria acogida a los bucaneros, los aventureros de las islas tuvieron que buscar otras plazas para vender el botín y reparar las averías. Después de Jamaica, no había sitio más propicio que las Bahamas. Este grupo de islas de todas las formas y todas las dimensiones, ocupa una posición de primer orden en cuanto a empresas de piratería, y dio la casualidad que poseyera un gobernador en extremo indulgente en la persona del señor Robert Clarke, el cual tenía su palacio en la isla de la *Nueva Providencia*. El gobernador Clarke se encontraba siempre dispuesto a conferir —a cambio de recompensas— comisiones a los piratas desocupados. Más de un bucanero que no quería o no osaba hacer acto de sumisión en Jamaica, conducía su barco a la *Nueva Providencia* y allí se procuraba una carta de contramarca que le permitía vengarse de los daños reales, o, en los más de los casos, imaginarios, que le habían infligido los españoles.

Si se quiere dar crédito a Dampier, ciertos gobernadores, entre otros el de Petit Guaves, en La Española, solían extender las comisiones en blanco, y los propios capitanes piratas las llenaban luego a su antojo. También

afirma Dampier que muchas de las comisiones francesas sólo concedían al portador el permiso de pesca y de caza.

Ha quedado establecido de manera manifiesta que tal filibustero que robaba mercantes españoles, saqueaba iglesias y quemaba ciudades, se valía de una comisión extendida por el gobernador de una isla danesa, él mismo antiguo pirata. El precioso documento, concebido en floridos párrafos y adornado con un sello de aspecto impresionante, estaba escrito en lengua danesa. En una ocasión, alguien que entendía este idioma, tuvo la oportunidad o la curiosidad de traducirlo y entonces descubrir que el único derecho que confería al detentador era el de cazar cabras y puercos en la isla.

Otros nidos piratas brotaron particularmente en las Carolinas y en Nueva Inglaterra, donde los corsarios estaban siempre seguros de ser bien acogidos y de sacar un buen precio por su botín. Michel Landresson, alias *Breha*, pirata que devastaba durante mucho tiempo las costas de Jamaica, solía presentarse en Boston para vender el producto de sus robos: oro, plata, joyas y cacao a los píos mercaderes de Nueva Inglaterra, que se estimaban afortunados de poder enriquecerse con un comercio tan fácil y que le abastecían gustosos de cuanto necesitaba para la incursión siguiente. Breha prosperó durante varios años, hasta 1686, cuando tuvo la mala suerte de caer en manos de los españoles, los cuales le ahorcaron junto con algunos compañeros suyos.

Encontrábanse al servicio de los bucaneros los oficios y tipos humanos más diversos: médicos, exploradores, criminales, y desarraigados, que habían poseído en otros días grandes fortunas y altos títulos. Nadie parecía fuera de su lugar en esta extraña compañía. El más extraordinario de todos tal vez fuera el futuro arzobispo de York, Lancelot Blackburne.

Sus enemigos, —pues tuvo en el curso de su larga vida tantos enemigos como buenos amigos—, decían que el recién ordenado graduado de Christ Church había corrido, en 1681-1682, el continente español y las Antillas como miembro de la *Hermandad de la Costa*. Lo cierto es que fue a las Antillas en 1681 y que a su regreso a Inglaterra recibió la suma de veinte libras a título de *servicios secretos*.

Una de las historias que de él circulaban cuenta que cierto día volvió a Inglaterra un bucanero y preguntó qué había sido de su viejo compinche Blackburne. Recibió entonces la respuesta que era arzobispo de York. Horace Walpole creía, o aparentaba creer, que Blackburne había sido bucanero, cuando escribía sobre *el viejo diablo de arzobispo de York que tenía modales de hombre distinguido no obstante haber sido bucanero y ser clérigo. Pero de hecho nada le había quedado de su primer oficio, como no fuese su serrallo*.

Hace poco, se hizo donación a Christ Church de la espada de Blackburne. Esta reliquia es considerada como objeto interesante aunque sujeto a desconfianza, pues le acompaña una tradición que dice que la desgracia se abatirá sobre aquel que saque la espada de su vaina, y creo saber que hasta hoy día ningún miembro de aquella antiquísima y docta cofradía ha querido correr el riesgo.

De cualquier modo y de ser exactas más informaciones, no es costumbre que un arzobispo, ni tampoco un obispo, lleve espada; lo cual permite la conclusión de que la conservada en Christ Church debe haber sido manejada por su clerical propietario en el continente español.

Permítaseme la audacia de repetir una historia atribuida al actual arzobispo de Canterbury que fue en otro tiempo arzobispo de York. Dice la anécdota que el arzobispo Blackburne tenía por escanciador al famoso salteador de caminos Dick Turpin, y que los vecinos no tardaron en descubrir que todas las noches en que el prelado y su escanciador salían de Bishopsthorpe, era detenida y robada la diligencia del Norte.

A quienes no hayan estudiado de cerca ese género de cuestiones, debe parecer grotesco e increíble el que un antiguo pirata o bucanero pueda llegar alguna vez a una posición tan elevada y en un gremio por demás venerable, como han sido los asumidos por Lancelot Blackburne. Pero se conocen otros casos, más seguros, por ejemplo el del salteador de caminos John Popham, el cual llegó a ser *Lord Chief Justice*, o sea, presidente del tribunal supremo, bajo Jacobo II. El antiguo bandolero ejerció esta función durante quince años, adquiriendo una reputación de extrema severidad, sobre todo frente a los prisioneros acusados de asaltar a mano armada, los

cuales tenían escasas perspectivas de ser absueltos al comparecer ante Popham.

Cierta historia debida a la pluma del padre Labat, jesuita que es autoridad en la descripción de la vida cotidiana de los bucaneros, es significativa por la luz que arroja sobre la curiosa tendencia religiosa, observada a menudo en los más salvajes de aquellos merodeadores del mar. Volveremos a encontrar este sorprendente fenómeno en forma imprevista en los retratos de los piratas del siglo XVIII. Labat, que alcanzó celebridad hacia fines del siglo XVII, era un sacerdote jovial, que hacía amistades por doquiera que pasase y en todos los medios sociales. Abrigaba simpatías entrañables hacia los bucaneros aunque solía designarlos por el nombre un tanto ambiguo de *piratas*.

Cuenta aquella historia que el capitán Daniel, conocido pirata, viéndose escaso de víveres, fondeó cierta noche frente a las Santas, grupo de pequeñas islas al sur de La Española. Fue desembarcada una tropa, la cual se apoderó, sin encontrar resistencia, de la parroquia. El cura y toda su servidumbre fueron llevados a bordo del barco pirata, mientras cada rincón de su casa se registraba en busca de vino, aguardiente y gallinas. Durante esta operación se le ocurrió al capitán Daniel que el tiempo estaría bien empleado diciendo misa a bordo en provecho espiritual de la tripulación. El pobre sacerdote no osó rehusar, de suerte que mandaron a buscar los receptáculos sagrados y se improvisó un altar en la toldilla, debajo de una tienda. El principio de la misa fue saludado por una descarga de los cañones; otras salvas resonaron al Sanctus, a la Elevación, a la Bendición, y, finalmente, al Exaudiat antes de concluir el servicio con una oración por el rey. Y *¡Viva el Rey!*, gritado por los bucaneros congregados.

Un desgraciado incidente oscureció un poco la serenidad de la ceremonia. Durante la Elevación, uno de los piratas adoptó una actitud inconveniente y, reprendido con aspereza por el capitán, contestó con una abominable blasfemia. Entonces, rápido como un relámpago, Daniel sacó la pistola y le rompió el cráneo, jurando por Dios hacer lo mismo con cualesquiera que faltase de respeto al sagrado Sacrificio.

El tiro había sido disparado muy cerca del sacerdote que naturalmente se mostró muy alarmado; pero el capitán, volviéndose hacia él, le dijo:

—No es nada, padre. Un bribón que acaba de faltar a su deber y al que castigué para reprenderle.

He aquí —anota Labat— un método eficaz para impedir que vuelva a repetir su falta.

Terminada la misa, el cuerpo del difunto fue arrojado al mar, y el sacerdote se vio recompensado por su sermón con varios obsequios, entre los cuales figuraba un esclavo negro.

La última aparición de los bucaneros se produjo en 1697, coincidiendo con el estado de guerra entre Francia, por un lado, e Inglaterra y España, por otro. El señor de Pointis, Jean Bernard Desjeans, había sido enviado por el rey de Francia a la cabeza de una poderosa flota, con la misión de atacar Cartagena, en Colombia. El señor Ducasse, gobernador del puerto francés de La Española, amigo y soporte de los bucaneros, recibió orden de llamar a todos los filibusteros a combatir bajo el mando de De Pointis.

El 18 de marzo, las flotas combinadas del rey y de los bucaneros salieron de Cabo Tiburón, y el día 13 del mes siguiente echaron ancla a dos millas al Este de Cartagena. El contingente bucanero, fuerte de seiscientos cincuenta hombres, era capitaneado por Ducasse; pues se había negado a servir bajo el mando del altivo De Pointis, el cual no hacía el menor esfuerzo para ocultar el desprecio que le inspiraban sus aliados.

Después de un cañoneo de dos semanas, la ciudad se rindió. Fue inmenso el tesoro que cayó en manos de los vencedores: al decir de algunos, su valor ascendía a veinte millones de esterlinas. Al día siguiente de la victoria, resurgieron los conflictos entre De Pointis y los bucaneros. El primero se negaba obstinadamente a conceder a sus compañeros de armas más que la pequeña parte del botín otorgada a las tropas reales, en tanto que los bucaneros exigían que el producto total del saqueo fuese repartido a partes iguales entre todos los combatientes, tal como había sido costumbre en todo tiempo.

Al fin, tras mucho regateos, De Pointis aceptó ceder cuarenta mil coronas a los bucaneros, los cuales, sin la intervención de Ducasse, habrían acabado por amotinarse. Allanado el litigio, el almirante francés reembarcó sus tropas y se apresuró a regresar a Francia, feliz de alejarse de los

turbulentos y revoltosos bucaneros y ansioso, también, de escapar a la flota inglesa que, según sabía, se aprestaba a cercarle en aquellos parajes.

Los bucaneros salieron también, aparentando hacer rumbo a la Española. En el camino, sin embargo, decidieron volverse atrás, con la intención de resarcirse de la forma mezquina en que habían sido tratados al repartirse el botín.

Ducasse, el único hombre que ejercía alguna influencia sobre los rudos marinos, se hallaba demasiado enfermo para protestar, y sus oficiales no eran escuchados. Al cabo de pocos días, los bucaneros estaban de nuevo en Cartagena. Durante cuatro días, no hubo más que saqueos y torturas, expropiando a los desgraciados habitantes los últimos objetos de valor y despojando las iglesias y abadías de todo el oro y la plata por valor de algunos millones más. Provistos de tal viático, los piratas emprendieron el camino de su vieja madriguera, la isla de la Vaca, para hacer allí el reparto del botín. Mas el castigo los alcanzó bajo la forma de una flota combinada anglo española. De los nueve buques bucaneros, los dos que transportaban la mayor parte de los tesoros, fueron capturados, y otros dos encallaron sobre la costa. El resto se salvó penosamente, refugiándose en la Española.

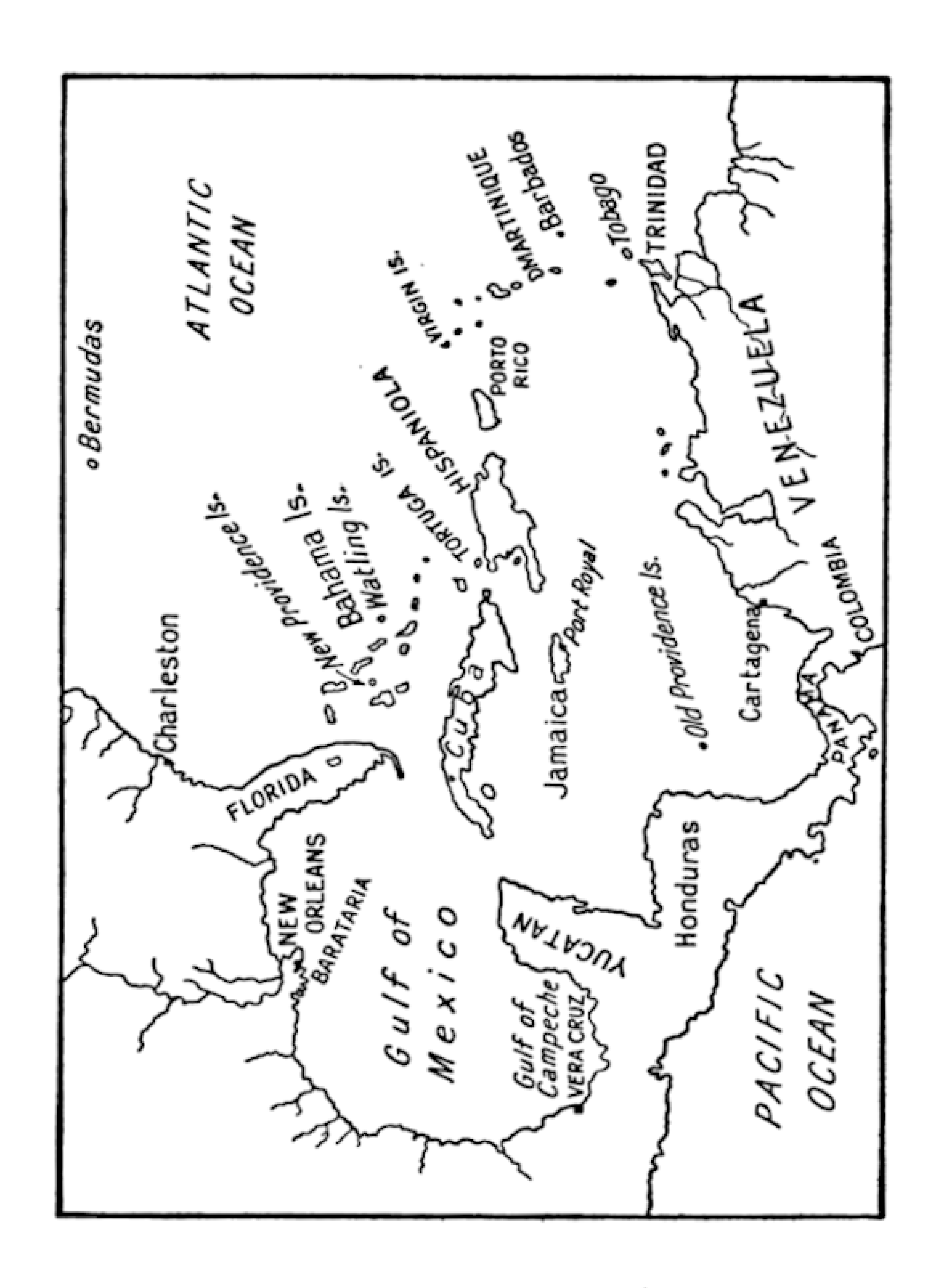
Ducasse envió una misión a la corte de Francia para protestar contra los malos tratos de que él y los bucaneros habían sido objeto por parte del señor de Pointis, pidiendo su revocación. Deseoso de restablecer la paz, el rey lo elevó a caballero y le envió un millón cuatrocientos mil francos con instrucción de repartirlos entre los bucaneros. Huelga decir que la parte leonina de esta suma no llegó nunca a posesión de estos últimos, pues había pasado por demasiadas manos.

La toma de Cartagena en 1696 marca el punto final de la historia de los bucaneros.

Su gran importancia histórica —escribe David Hannay— reside en el hecho de que abrieron los ojos al mundo, y particularmente a las naciones que los han visto nacer, sobre la naturaleza del sistema de gobierno y el comercio hispanoamericano, poniendo al desnudo el estado podrido del primero y revelando las posibilidades que abriría el segundo en otras manos. Fue, entre otras causas, la aparición de los bucaneros la que hizo nacer las posesiones holandesas, inglesas y francesas en las Antillas.



Un bucanero de La Española
(Santo Domingo)



Los dominios de

los bucaneros



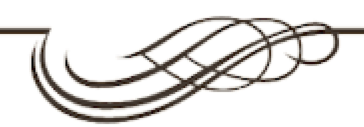
Sir HENRY MORGAN



Explosión a bordo de un barco bucanero

CAPÍTULO II

LOS PIRATAS DE NORTEAMÉRICA



A fines del siglo XVII, dos nuevos hechos vinieron a modificar una vez más el carácter de la piratería. El primero fue la creciente vigilancia ejercida por los buques de guerra de los diferentes estados en aguas metropolitanas; vigilancia que obligó progresivamente a los menos aventureros entre los ladrones del mar a adoptar oficios más compatibles con la vida social, reduciendo, por otra parte, a los corsarios impenitentes a buscar nuevos campos de acción para el ejercicio de su talento. Fue, en parte, esta vigilancia, además de la creciente hostilidad de los colonos hacia los piratas, la que rechazó a estos últimos hacia aguas que no les eran familiares. El otro hecho nuevo lo constituyen las relaciones entre Gran Bretaña y sus colonias en Norteamérica.

En 1696, el Parlamento votó una ley sobre la navegación, encaminada a excluir a todas las otras naciones, del comercio con las colonias británicas. La locura de una legislación de ese género ya había sido puesta en evidencia por el ejemplo de España; mas tal experiencia no impidió la implantación del mismo sistema por parte de los ingleses, los franceses y los holandeses. Así, por ejemplo, el *Navigation Act* prohibía la introducción en Nueva Inglaterra o en cualquier otra posesión americana, de productos

procedentes del Este, excepto por vía de Inglaterra, gravando de esta manera su precio con gastos enormes. Como resultado, los colonos se acostumbraron a aprovisionarse a precios bajos en el mercado ilegal cada vez que las circunstancias lo permitían; y fue así como apareció una nueva escuela de la piratería, llamada a florecer durante algún tiempo.

Inmediatamente después de la ley sobre la navegación sobrevino la paz de Ryswick, en 1697, poniendo fin a la mayor parte de las operaciones de los corsarios en las Antillas. Trece años más tarde, las guerras de sucesión que se habían prolongado a través de casi medio siglo, terminarían con la paz de Utrecht, firmada entre Inglaterra y Francia.

Así, millares de corsarios se vieron condenados a la desocupación, y faltaba mucho para que se desarrollase un tráfico marítimo capaz de encauzar a todas aquellas tripulaciones hacia oficios honrados. Algunos, por cierto, se establecieron en tierra de una manera o de otra; pero el grueso de aquellos hombres de la más ruda especie se encontraron privados de todo medio de subsistencia. Y he aquí que se agruparon y que se hicieron a la mar como antes, pero esta vez sin comisión alguna. No teniendo nada que perder, no reparaban en nada, y con mucha razón se dijo de ellos que *habían declarado la guerra a todas las naciones*.

A fines del siglo XVII, se había establecido un *circuito regular de los piratas*. Tal grupo de marinos equipaba un barco en alguno de los puertos de Nueva Inglaterra; después de lo cual se dirigía hacia el Mar Rojo, el Golfo Pérsico, o bien hacia la Costa Malabar. El imperio indio del Gran Mogol se hallaba por entonces en un estado avanzado de decadencia y anarquía, carente, además, de una marina de guerra capaz de asumir siquiera una aparente defensa. Al mismo tiempo, se practicaba un animado comercio indígena, mediante barcos costeros, tripulados por *moros*. Ahora bien, estos mercantes árabes fueron los que constituyeron la nueva y fácil presa de los piratas ingleses y americanos tan bien armados como despiadados, que los acechaban en ciertos puntos sabiamente escogidos. Cargados sus navíos de sedas y brocados orientales, de piedras preciosas y alhajas de oro y plata, los piratas regresaban a los puertos de los colonos norteamericanos, donde nadie los fastidiaba con indiscretas preguntas y donde tenían la seguridad de encontrar compradores.

En 1698, se dio al secretario de Estado, bajo juramento, una información, tendiente a demostrar que Thomas Too, William Maze, John Ireland, Thomas Wake, y otros muchos, todos piratas y que habían emprendido varias expediciones de piratería, de las que volvieron inmensamente ricos, vivían en Nueva Inglaterra, sin ocultarlo en modo alguno. No había, por lo demás, para ellos ningún motivo de ruborizarse, puesto que todos los piratas pensaban como Darby Mullins, uno de los marinos enviados con el capitán Kidd a capturar a Too Maze y a Ireland, y quien, en su deposición ante el tribunal de Old Bailey, proclamó la opinión universal de los piratas de que no era pecado para un cristiano robar a los paganos.

En Boston y Nueva York hubo constantemente abundancia de voluntarios deseosos de alistarse en los barcos corsarios. Las Antillas ofrecían numerosos puertos seguros, donde los viajeros podían aprovisionarse. Una vez volteado el Cabo de Buena Esperanza, la gran isla de Madagascar daba asilo a cuantos bribones deseaban bajar a tierra.

Luego, llegados a aguas de Oriente, el solo riesgo que corrían era un encuentro con buques de guerra holandeses. Si les ocurría ser detenidos por una de las fragatas inglesas de la Compañía de las Indias Orientales, y conducidos a una de las factorías de la misma, entonces se hallaban prácticamente al abrigo de todo castigo; pues la Compañía tenía sólo el derecho de aplicar sanciones a su propio personal y no había en su territorio tribunales del Almirantazgo, que eran los que juzgaban a los marinos culpables de piratería. Lo mismo sucedía en Nueva Inglaterra: tampoco existían allí tales tribunales, de suerte que los gastos, los retrasos y las complicaciones que suponía el traslado de prisioneros y de testigos a Inglaterra, no redundaban, generalmente, en otro resultado que el que ningún acusado aparecía ante sus jueces.

Entre los numerosos corsarios que practicaban el *circuito de los piratas*, figuraban, como los más célebres, Avery y Kidd.

El capitán John Avery, alias *Henry Every*, alias *Bridgman*, era en cierto modo el más popular de los piratas, y al igual que todos los personajes populares, conocido bajo un apodo, el de *Long Ben*. Algunos de sus admiradores describieron a este héroe como *flor y parangón de todos los*

marinos arrogantes; otros le bautizaron El *Superpirata*. Han sido publicadas muchísimas *Vidas* de Avery. Defoe le escogió por héroe en su Vida, Aventuras y Piraterías del Capitán Singleton, y una pieza popular, El Pirata Afortunado, escrita sobre sus andanzas en Madagascar por Charles Johnson, fue muy aplaudida en el Teatro Real de Drury Lane.

Avery nació allá por el año 1665 en los aledaños de Plymouth. Fue destinado muy joven a la marinería. Después de haber servido a bordo de un mercante y hecho varios viajes, fue nombrado primer oficial de un corsario armado, el *Duke*, a las órdenes de un tal capitán Gibson. Cierto día, el *Duke* salió de Bristol rumbo a Cádiz, contratado por el gobierno español para hostigar en las Antillas a los piratas franceses. Llegado a aquel puerto, hubo de permanecer largo rato anclado en la rada esperando órdenes, y los marinos no tenían con qué ocupar su ocio. Entonces Avery comenzó a hacer a la tripulación proposiciones insinuantes, y al encontrar numerosos voluntarios, complotó un motín. El capitán y algunos otros hombres renuentes a adherirse a la empresa, fueron bajados a un bote y llevados a tierra, en tanto que el *Duke*, rebautizado lealmente con el nombre de *Carlos II*, se hizo a la mar bajo el mando de Avery.

Su primera acción fue una visita a la isla de Mayo, donde se apoderaron del gobernador portugués, al que guardaron como rehén hasta haber terminado el aprovisionamiento del barco. Después, se dirigieron hacia Guinea, capturando de paso tres mercantes ingleses. Luego de robar oro y algunos negros en la costa de Guinea, doblaron el Cabo de Buena Esperanza e hicieron escala en Madagascar. De ahí navegaron hacia el Mar Rojo, con la intención de acechar la flota de Moca, cuyo regreso era esperado.

La flota no tardó en aparecer, y el capitán Avery, eligiendo el barco más grande, entabló combate. Al cabo de dos horas, el adversario arrió los colores. Era el *Gunsway*, propiedad del mismo Gran Mogol, y su captura valió a los piratas cien mil duros, más un número igual de cequíes. También cayeron en sus manos algunos altos dignatarios de la corte del Mogol, que regresaban de una peregrinación a la Meca. Con este motivo se formó la leyenda de que entre los cautivos se encontraba la hermosa hija del Gran

Mogol; que Avery la condujo a Madagascar; que allí se casó con ella, y que desde entonces llevó una existencia principesca.

Aunque la historia de la bella princesa no sea sino fruto de la imaginación e inventada para satisfacer a los lectores de los innumerables libretines que decantaban las hazañas de Avery, no por eso es menos cierto que los piratas se apoderaron de un botín espléndido.

Consecuencia imprevista de aquel feliz golpe de mano fue que el Gran Mogol, trémulo de ira ante tamaño ultraje, amenazó vengarse en la Compañía de las Indias Orientales, barriendo de la tierra sus establecimientos. La urgente llamada de auxilio de la Compañía al gobierno británico llevó a la horca a no pocos piratas; mas Avery estaba destinado a terminar sus días de una manera menos sensacional.

No se volvió a oír hablar de él hasta su llegada a Boston, en 1696, que es cuando según parece sobornó al gobernador, obteniendo así que le dejasen entrar tranquilamente con su botín. No se quedó largo rato en Boston, sino que a poco tiempo se hizo a la vela rumbo al Norte de Irlanda, donde vendió su cúter. El grupo se dispersó, yéndose cada cual por su lado con su parte del botín. Avery intentó desembarazarse en Dublín de algunos de sus diamantes, pero no lo logró, y esperando realizar tal transacción con mayor facilidad en Inglaterra, se dirigió a Bideford, en Devon. Allí vivió apaciblemente bajo un nombre falso, entrando, por conducto de un amigo suyo, en comunicación con ciertos mercaderes de Bristol. Estos vinieron a verle, aceptaron sus diamantes, le dieron un puñado de guineas para sus necesidades inmediatas y regresaron a Bristol, después de haber prometido enviarle el precio en cuanto vendiesen las piedras.

Transcurría el tiempo y Avery no recibió de los joyeros de Bristol ni noticias, ni dinero, de suerte que comenzó a sospechar que había piratas de tierra firme lo mismo que del mar. Sus frecuentes misivas a los negociantes le valieron a lo sumo el envío de un par de chelines, gastados inmediatamente para satisfacer las más sencillas necesidades de la vida. Al fin, desesperada ya su situación, Avery cayó enfermo y murió, *sin poseer siquiera la suma necesaria para la compra de su féretro*. Así acabó Avery, el *Gran Pirata*, cuyo nombre era célebre en toda Europa y América y que

creíase llevaba una vida de soberano en su palacio de Madagascar, cuando vegetaba oculto y hambriento en una choza de Bideford.

El nombre más ilustre en los anales de la piratería es probablemente el de William Kidd. Sin embargo, si la reputación de Kidd hubiese sido igual a sus verdaderas proezas, habría caído en olvido al día siguiente de su ejecución en Wapping Old Stairs. Y es que su fama de pirata era tan poco merecida como el prestigio de Dick Turpin el rey de *todos los caballeros del gran camino*, el cual no fue en vida más que vulgar ratero, pero que, muerto y enterrado, oscureció la memoria de un Nevinson, auténtico bandido lleno de audacia, al atribuírsele el famoso asalto sobre York.

Fue la política la que condujo a William Kidd a la vez a la gloria y al cadalso. Nacido en Greenock hacia 1645, recibió una buena educación, pues su padre parece haber sido reverendo calvinista en aquel puerto pequeño, pero en pleno desarrollo mercantil.

Durante algunos años, Kidd navegó como marino honrado y en una ocasión incluso mandó un corsario inglés al servicio del gobierno en aguas americanas. Poseía finalmente una bella casa en Nueva York, donde tenía mujer e hijos, y debe haber gozado de cierta opulencia, puesto que era propietario de varios barcos mercantes.

En 1695, el gobernador de Massachussets, conde de Bellomont, recibió de Inglaterra instrucción de tomar medidas para aniquilar a los piratas que infestaban la costa de Nueva Inglaterra. La ardua misión se confirió al capitán Kidd, el cual recibió del rey Guillermo III una comisión autorizando a su *querido amigo William Kidd* para capturar a determinados piratas, en particular a Thomas Tew o Too, de Rhode Island, Thomas Wake y William Maze, de Nueva York, John Ireland, así como a *todos los demás piratas, filibusteros y ladrones del mar, cualesquiera que fuesen*.

Desde un principio, tamaña empresa no presagiaba nada bueno, pues en vez de recibir paga, el capitán y la tripulación se vieron enganchados sobre la funesta base de: *Si no hay botín, no hay sueldo*. Tampoco fue el gobierno quien equipó la expedición. El buque, todo su aparejo y su aprovisionamiento, se costearon por cierta compañía, cada uno de cuyos miembros participaba en los gastos a cambio de un tanto por ciento del esperado botín. Los aristocráticos accionistas de esta sociedad eran: lord

Bellomont; lord Oxford, primer lord del Almirantazgo; lord Somers, lord canciller; lord Romney, secretario de Estado; el duque de Shrewsbury, y varios otros grandes dignatarios de la Corona. El último, pero no el menor, de los socios era el propio capitán Kidd que adquirió una quinta parte de las acciones.

El barco de Kidd, el *Adventure Galley*, tripulado por ciento cincuenta y cinco hombres, salió de Nueva York en septiembre de 1696, y durante varios meses no se volvió a saber de él. Luego comenzaron a circular rumores inquietantes. Se recibieron noticias en Inglaterra y en Massachussets según las cuales Kidd, en vez de capturar a los piratas, se había hecho pirata él mismo, causando estragos en el Océano Índico. Se enviaron entonces órdenes perentorias a Bellomont, mandándole que detuviera a Kidd caso que regresase a Norteamérica.

En 1699, Kidd volvió, en efecto, a Boston; inmediatamente fue encarcelado por su cómplice Bellomont, promotor de la compañía, y cargado de cadenas, el capitán del *Adventure Galley* fue transportado a Inglaterra a bordo del buque de guerra *Advice* para justificarse del crimen de la piratería.

Después de su salida de Nueva York con el *Adventure*, Kidd se había dirigido hacia Madeira, donde se aprovisionó de fruta y vino; luego hizo escala en las islas de Cabo Verde para hacer aguada. A continuación, dio la vuelta al Cabo de Buena Esperanza, pero no llegó al Mar Rojo sino un año después de haber salido de Norteamérica. El 20 de septiembre, Kidd despojó un velero moro de algunas balas de pimienta y de café, así como de un cargamento de mirra. Luego cruzó frente a la costa de Carwar sin encontrarse nada de caza, y su tripulación comenzó a murmurar. Cuando, cierto día, disputó con su jefe cañonero, William Moore, tratándose de *perro piojoso*, el insultado replicó: *Si soy un perro piojoso, es por culpa de usted*; a eso, Kidd cogió un balde guarnecido de arcos y le asestó a Moore un golpe tan salvaje en la cabeza que el cañonero murió al día siguiente. Ahora bien, este acto más que la piratería fue lo que hubo de conducir a Kidd al cadalso.

Hasta entonces, Kidd parece haber tratado, aunque con lenidad, de cumplir con su misión; mas después del asesinato de Moore, se convirtió en

franco pirata. El 27 de noviembre, tropezó con el Maiden, lo capturó y lo saqueó. Como pirata, Kidd tuvo mejor suerte que como policía. Tras haber apresado varios barcos pequeños, dio con su más bella presa, el *Quedagh Merchant*, goleta de unas quinientas toneladas, procedente de Bengala, con destino a Surat, y que capturó en la Costa Malabar. A su bordo, Kidd descubrió un cargamento de gran valor, incluyendo sedas, muselinas, azúcar, hierro, salitres, y oro.

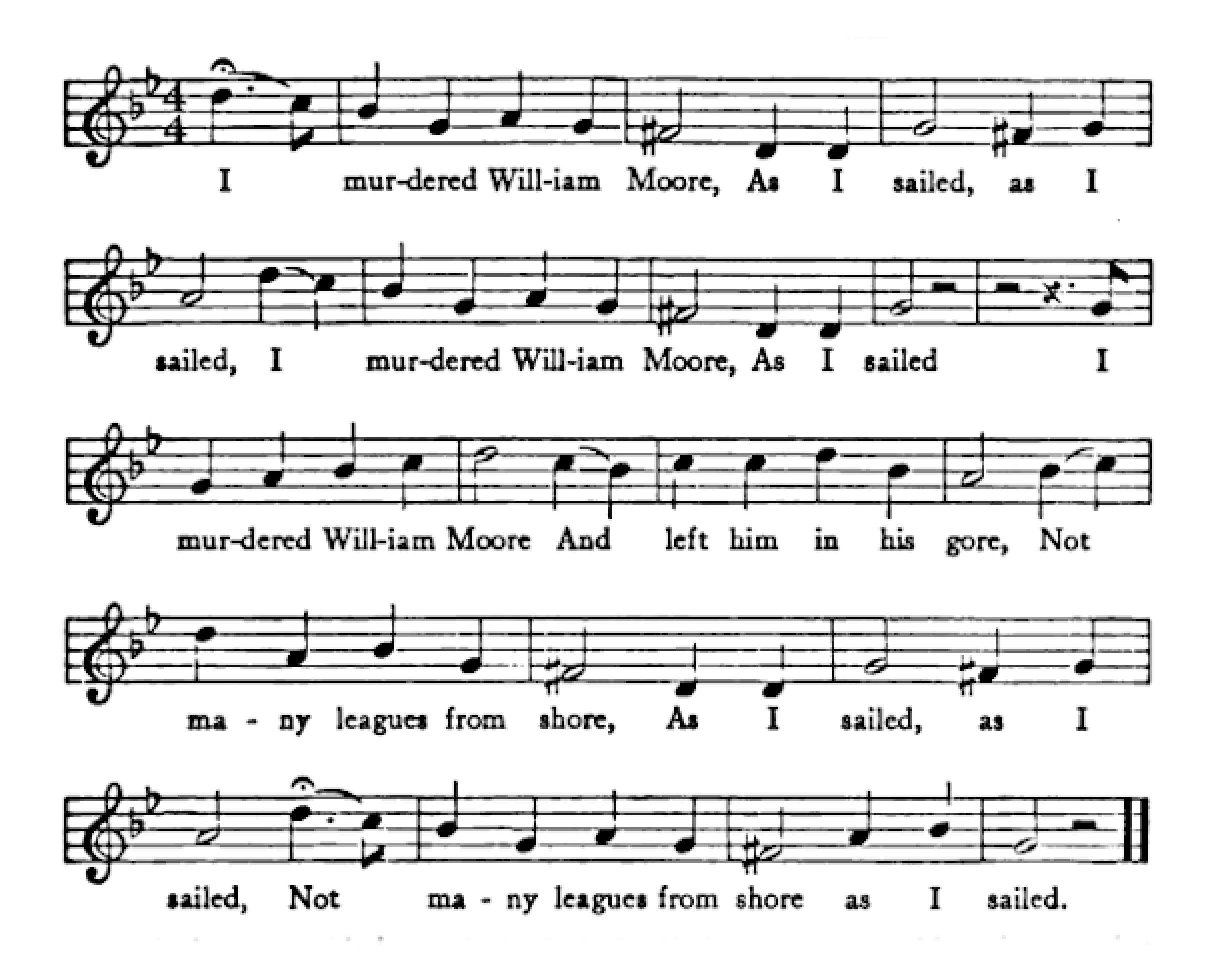
Encontrando que ahora ya tenían su fortuna hecha, los piratas hicieron rumbo a la bien conocida fortaleza de Madagascar. Allí desembarcaron el botín del *Adventure* y de las dos presas, y procedieron al reparto. Kidd se atribuyó cuarenta partes; el resto fue distribuido entre los ciento cincuenta miembros de la tripulación. En Madagascar, Kidd sí que encontró a un pirata notorio, Culliford, que era buscado por las autoridades inglesas; mas en vez de detenerlo, fraternizó con él, y los dos, brindando uno por la salud de otro, bebieron *bomboo*, mezcla de jugo de limón, azúcar y agua, lo cual permite suponer que eran *secos*, es decir que hacían excepción de la gran mayoría de sus cofrades, los cuales preferían el ron o el aguardiente.

Al fin, en septiembre de 1698, Kidd salió de Madagascar a bordo del *Quedagh Merchant*, llevando un rico cargamento de mercancías, de alhajas, de oro y de duros.

La primera tierra que tocaron fue Anguilla, en las Antillas. Kidd envió algunos hombres al puerto; éstos volvieron con la fastidiosa noticia de que Kidd y toda su tripulación habían sido declarados piratas. La nueva, si se ha de dar crédito a Kidd, causó *gran consternación* entre sus hombres. El capitán salió en seguida para Nueva York a bordo de un pequeño velero, el *Antonio*, dejando el *Quedagh Merchant* en la Española con instrucción de esperar su regreso.

Si Kidd había creído poder enredar a Bellomont hasta el punto de obtener su perdón, cometía un gran error. El escándalo había levantado demasiado polvo, y Kidd fue arrestado en el momento en que pisó tierra. Juzgado en 1701 ante el tribunal de Old Bailey, y declarado culpable tanto de asesinato como de piratería, fue ahorcado el 25 de mayo en el *Execution Dock*.

La balada del Capitán Kidd



Recientemente, el señor Basil Lubbock descubrió en un viaje y en un diario de a bordo, de su propiedad, algunos documentos inéditos que arrojan nueva luz sobre las actividades de Kidd en el Mar Rojo. Resulta que Kidd había cometido sus actos de piratería mucho antes de lo que se había creído hasta la fecha. Gracias a la amabilidad del señor Lubbock, me veo en condiciones de reproducir en el *apéndice V* algunos extractos bastantes copiosos de aquel diario, dejando intacta la forma extraordinaria dada al relato por el narrador, Edward Barlow.

Hemos hablado de dos determinados piratas, de Avery y de Kidd, como de dos representantes destacados de su oficio. Pero hubo otros, no menos sobresalientes, y que, sin embargo, no han llamado nunca la atención del público en tal grado como aquéllos. El pirata, mediano, según ya ha sido observado, no buscaba la notoriedad. Se contentaba con hacer botín y retirarse luego a la sombra, disfrutando apaciblemente de sus beneficios, sin el menor deseo de oír resonar el mundo con el ruido de sus proezas. Así es que ignoraríamos casi todo de la vida y los actos de estos hombres, de no publicar un tal capitán Charles Johnson un libro sobre la piratería. No hay que olvidar que las postrimerías del siglo XVII y los comienzos del XVIII, época en que vivía Johnson, se caracterizan por lo que tal vez fuera la altura cumbre de la piratería pura de todos los tiempos; o sea que en aquel período el pirata correspondía más fielmente que nunca a la concepción popular de lo que debía ser un pirata.

La primera edición del célebre libro de Johnson apareció en 1724. Fue publicada por Ch. Rivington, jefe de la editorial *Bible and Crown*, ubicada en Saint Paul's Churchyard. En 1890, la antigua negociación de Rivington pasó a manos de los editores ingleses de la presente obra, y su marca, una biblia dominada por una corona, sigue siendo el emblema de la casa.

El frontispicio del libro lleva a guisa de título un texto de más de doscientas palabras. He aquí lo que dice, suprimiendo las digresiones y comentarios del capitán Johnson:

Historia general de los saqueos y asesinatos cometidos por los piratas más notorios, así como de sus costumbres, su disciplina y su ley, desde su primera aparición y establecimiento en la isla de la Providencia, en 1617, hasta este año de 1724.

Nunca se supo cosa alguna del autor. Fuese cual fuere su personalidad, lo cierto es que dispuso de conocimientos profundos de la piratería. Su *Historia* tenía la reputación de contener más leyendas que hechos; pero los testimonios descubiertos en días recientes han demostrado la veracidad de los dichos de Johnson, y ya no cabe dudar de que, en conjunto, merecen nuestra plena confianza.

Hubo en la Real Marina cierto capitán Charles Johnson, empleado en 1682 por sir Thomas Lynch en la tarea de buscar al pirata Hamlin del barco *La Trompeuse*, así como a algunos otros corsarios de Jamaica. Suponiendo que Johnson tuviera por entonces veintiséis años, lo que parece poco probable, tendría sesenta y ocho en 1724, en el momento de publicarse la *Historia* de modo que si bien tal hipótesis no debe rechazarse de manera absoluta, la probabilidad de que el autor sea idéntico a aquel capitán, no deja de ser en extremo débil.

Hasta fecha muy reciente era harto difícil procurarse algún ejemplar de la Historia de los Piratas; pero en los últimos años han sido publicadas varias reimpresiones.

Resulta imposible dar aquí siquiera un breve resumen de las vidas de todos los héroes de Johnson. Baste con dos ejemplos, el de Roberts, por ser éste el personaje más aproximado al pirata popular de la ficción; y el de Misson, porque su carácter y modo de pensar no se encuentran en ningún otro.

El primero, el capitán Bartolomé Roberts, era, al igual que tantos otros piratas, de origen galés.

Son varias las razones que hacen de él una figura notable aun en medio de sus notables compañeros. Primeramente, sólo bebía té, y por lo tanto, resulta ser el único abstemio conocido de toda la cofradía. También se mostraba muy rígido en materia de disciplina, y a bordo de su barco todas las luces debían ser apagadas a las ocho en punto. Todo hombre de su tripulación que desease continuar bebiendo después de esta hora había de hacerlo en el puente. Mas por ardiente que fuese el celo de ese apóstol de la abstinencia, no acertó suprimir por completo la costumbre de beber.

Si Roberts hubiese vivido en nuestros días, probablemente le hubiéramos encontrado como miembro de alguna sociedad de vigilancia

local. No admitía mujeres a bordo de sus barcos; y hasta impuso a las tripulaciones una ley según la cual era reo de muerte todo marino que trajese a bordo una mujer disfrazada de hombre.

Tampoco permitía jugar dinero a los naipes, ni a los dados; tan grande era su repugnancia hacia el juego. Observando estrictamente la santidad del día del Señor, concedía descanso a los músicos el séptimo día. Y se trataba de una pequeñez, pues el cargo de músico distaba mucho de ser una sinecura, ya que todo pirata tenía el derecho de hacerse tocar un aire a cualquier hora del día o de la noche. Acostumbraba proteger por un guardia a las mujeres capturadas, y se sospecha que era grande la competencia entre los granujas de a bordo por hacerse designar como centinela.

No se toleraba ninguna riña entre los tripulantes. Todas las querellas habían de arreglarse en tierra, colocándose los duelistas espalda contra espalda, y usando como arma la pistola o la navaja, según la usanza de los piratas.

Bartolomé, que solía vestirse con esmero antes de cada batalla, era, cosa insólita, un guapo ente los piratas. Alto y moreno, acostumbraba vestir casaca y calzón de rico damasco, sombrero con pluma encarnada, y collar de oro, del cual colgaba una gran cruz de diamantes. Empuñaba una espada y tenía dos pistolas sujetas a un fajín de seda, que llevaba a guisa de cinturón.

La primera vez que oímos hablar de él, es en noviembre de 1719, momento en que se dispone a salir de Londres como patrón de un negrero, el *Princesse*, con destino a Anamaboe, en la costa de Guinea para traer de allí un honrado cargamento de ébano. En Guinea su barco fue capturado por otro galés, el pirata Howel Dawis. No teniendo alternativa alguna, Roberts se adhirió a los piratas, y pronto llegó a ejercer el oficio tan hábilmente como cualquier profesional.

Muerto en combate el capitán Dawis, la tripulación se reunió en consejo para llenar la así creada vacante en el mando. Había varios candidatos, todos *alertas y vivos*, hombres honrados por el título de *lores*, tales como Sympson, Ashplant, Antis y otros. Uno de estos *lores*, Dennis, designó a Roberts en un discurso que contenía una advertencia interesante y una explicación que no lo era menos. Decía el aludido Dennis:

Si un capitán tiene la imprudencia de extralimitarse en un momento cualquiera en sus atribuciones, ¡que lo maten! Su muerte será para sus sucesores una advertencia de las consecuencias a las que puede conducir toda especie de soberbia.

Habiendo expresado esta amonestación, *mi lord Dennis* prosiguió:

Eso no obstante, propongo mientras nos encontremos sobrios, que detengamos nuestra elección en un hombre valiente y navegador capaz; en alguien que por su juicio y bravura sea apto para defender nuestra comunidad, protegiéndonos contra los peligros y las tempestades de un elemento inestable, así como contra las fatales consecuencias de la anarquía. Y este hombre, afirmo que es Roberts. He aquí un mozo fuerte, digno desde todos los puntos de vista de nuestra estimación y de nuestro favor.

Esta proposición fue aclamada por unanimidad, menos una sola voz, la de *lord* Sympson que esperaba ser elegido y que salió de la reunión con aire moroso, gruñendo que poco le importaba la persona elevada a capitán, con tal que no fuese un papista; y Roberts no lo era. Así pues, el recién llegado se veía elegido jefe, aunque hacía apenas seis meses que era pirata. Puede decirse que entre aquellos hombres el verdadero mérito no tardaba en ser reconocido y recompensado.

El nuevo comandante contestó en su discurso que *dado que había mojado sus manos en agua sucia y que debía seguir siendo pirata, tanto valía hacerlo de capitán que como simple marino*. Tal manera de expresar su agradecimiento tal vez no revelase mucho tacto, ni gratitud; pero fue apreciada sin duda alguna por el auditorio.

Roberts no tardó en hacer ver a la tripulación la clase de capitán que se habían dado, tomando y incendiando un fuerte vecino, bombardeando la ciudad y prendiendo fuego a dos barcos portugueses; y todo esto para vengar la muerte, por demás perfectamente justificable, del llorado capitán Dawis, ocurrida en aquellos parajes.

Después, Roberts atravesó el Atlántico del Sur, llegando a Bahía, en Brasil, donde descubrió cuarenta y dos naves portuguesas, todas cargadas y listas para salir hacia Lisboa. Roberts, dando muestras de la más asombrosa audacia, se lanzó derecho sobre el barco más cargado, lo atacó, lo abordó y se lo llevó. La presa transportaba, además de ricas mercancías, cuarenta mil moidoros y una cruz de diamantes destinada al rey de Portugal.

Desde Brasil, Roberts se dirigió hacia las Antillas, y allí se puso a saquear el comercio de Jamaica y la Barbada. Cuando la situación comenzó a hacerse insostenible, el capitán hizo rumbo al Norte, hacia Terranova, causando estragos entre las flotas pesqueras y los establecimientos franceses e ingleses.

En dos ocasiones, Roberts había recibido muy rudo trato, una vez por un buque de la Barbada, y otra, por los moradores de Martinica. Por eso, al dibujar su nuevo pabellón, el capitán trazó una enorme silueta de su persona con la espada en la mano y erecto sobre dos calaveras, debajo de las cuales se leían las letras A. B. H. y A. M. H., lo que significaba *una cabeza de barbadés* y *una cabeza de martiniquense*. Y siempre, en lo sucesivo, cuando un nativo de una de las dos islas tenía la desgracia de caer entre las garras de Roberts, lo pagaba con su vida.

En abril de 1721, Roberts estaba de vuelta en la costa de Guinea, incendiando y robando. Entre los prisioneros que hizo en una de sus presas se hallaba un clérigo. Entonces, el capitán sintió el vivo deseo de tener a bordo de su barco un capellán para que cuidara de la salud espiritual de la tripulación; hizo, pues, cuanto pudo a fin de persuadir al eclesiástico a firmar un enganche, asegurándole que no tendría otras funciones que decir el sermón y preparar el ponche. Mas el reverendo no se dejó convencer y finalmente, Roberts le soltó con todo cuanto le pertenecía, menos tres libros de oraciones y un sacacorchos, objetos cuya necesidad se hacía sentir a bordo del *Royal Fortune*.

Se aproximaba el final de la carrera de Roberts, y no era pronto, pues ya tenía capturados cuatrocientos barcos, récord que según se sabe no fue alcanzado por ningún otro pirata.

Un buque de guerra, el *Surallow* (capitán Chaloner Ogle), descubrió a los dos navíos de Roberts en Parrot Island. Como el crucero fingió huir, fue perseguido por uno de ellos mar adentro. Hubo combate, y al cabo de dos horas, el pirata arrió su pabellón, tirando al agua su bandera negra de manera que no pudiese erguirse contra ellos el día del juicio. A los pocos días, el *Swallow* regresó a Parrot Island para saldarle su cuenta a Roberts y al *Royal Fortune*.

Fue en la mañana, y Roberts hacía honor a su desayuno: una ropa vieja, un escabeche muy condimentado de las Antillas, cuando le trajeron la noticia de la llegada del *Swallow*. El capitán rehusó molestarse. Sin embargo, al ser avisado de que el crucero se disponía a atacar, Roberts subió precipitadamente al puente, hizo cortar los cables y huyó mar adentro. Fue el 19 de febrero de 1722. Principió un furioso cañoneo. Por desgracia, la mayor parte de la dotación, pese a la hora y al ejemplo de su capitán, ya estaba ebria e incapaz de oponer una resistencia tenaz. Apenas comenzado el encuentro, Roberts fue muerto por una carga de metralla que le hirió en la garganta. Su cadáver, vestido de traje de gala, con las armas y arreos del difunto, fue arrojado al mar, de conformidad con las instrucciones que había dado en vida. Así le fue ahorrada la suerte de sus hombres: todos fueron ahorcados en Cabo Coast Castle.

La *Historia* de Charles Johnson constituye una inagotable mina de documentación sobre los piratas. Aunque sus bandidos parecen haber tenido muy pocos principios morales y ningún sentido de disciplina, no por eso gustaban menos de establecer infinidad de reglas de conducta.

He aquí una lista de las introducidas por el capitán John Phillips, comandante del *Revenge* y último matamoros de los pescadores de Terranova.

1º Todo hombre debe obediencia a órdenes corteses; el capitán recibirá parte y media de todas las presas; el patrón, el carpintero, el primer piloto, y el cañonero, cobrarán parte y cuarto.

2º Todo hombre que haga proposiciones de deserción o de ocultar cualquier cosa, será bajado a tierra con un frasco de pólvora, una botella de agua, una pistola y algunas balas.

3º Todo hombre que robe, sea lo que sea, a la hermandad, o que se entregue al juego, haciendo puesta de un duro o más, será abandonado en tierra o fusilado.

4° Caso que nos encontráramos con otro pirata, fuera cual fuere el momento, aquel que firman entonces los artículos del mismo, sufrirá el castigo que el capitán y la hermandad juzguen conveniente.

5º Todo hombre que hiera a otro mientras estén vigentes los presentes artículos, se verá aplicar la ley de Moisés, (es decir, cuarenta latigazos menos uno) sobre la espalda desnuda.

6º Todo hombre que rompa sus armas, o que fume tabaco en la bodega sin haber colocado un resguardo sobre su pipa, o que lleve una candela encendida sin colocarla dentro de una linterna, será sometido al trato previsto por el artículo anterior.

7º Todo hombre que no mantenga sus armas listas para el combate, o que muestre descuido en su puesto, perderá su parte del botín y sufrirá además el castigo que el capitán y la hermandad juzguen conveniente.

8º Todo hombre que pierda alguna articulación en combate, recibirá 400 duros; y si es un miembro, 800.

9° Si en un momento cualquiera de encontrarse en presencia de una mujer honrada alguien intenta violarla, este hombre será ejecutado en el acto.

Una vez puestos por escrito y debidamente aceptados por la hermandad estos artículos, cada hombre era invitado a prestar juramento de respetarlos posando la mano sobre la Biblia. Desgraciadamente, en el caso del capitán Phillips no se pudo encontrar Biblia a bordo del *Revenge* y tuvieron que jurar valiéndose de un hacha, objeto considerado como el más apropiado.

Redactados los preciosos artículos, con acompañamiento de mucho ponche o ron, pasábase al importante acto de elegir un pabellón *que inspirase terror a quienquiera que lo viese*. A veces se escogía el *Jolly Roger*, compuesto de un cráneo humano con dos tibias entrecruzadas, aunque muchos piratas prefiriesen una sencilla bandera negra o roja. Algunos se entusiasmaban por alguna cosa más compleja, como, por ejemplo, una *anatomía humana*, esto es un esqueleto empuñando con una mano un *rummer* (copa para ponche) y con la otra una espada.

Cuando los piratas no estaban ocupados en buscar dinero en el mar, ni en derrocharlo en tierra, ocurría que se les encontraba entregados a pasatiempos inocuos. Incluso se les veía bailar o representar una comedia; pero su diversión predilecta era una parodia de un juicio, en la cual cada pirata hacía por turno de acusado y de juez. Era una forma de broma harto siniestra, puesto que muchos de los actores habrían de defender, algún día su vida ante un verdadero juez y un verdadero tribunal. Johnson reproduce una de estas parodias que le había sido narrada por un testigo ocular. Si se trata de un mero juego de la imaginación, quien lo imaginara ha debido ser un artista.

Designados la corte y los criminales y encargado el fiscal de abrir la causa, el juez trepaba a un árbol con los hombros envueltos en una lona mugrienta que representaba la ropa talar; llevaba también un bonete de estopa en la cabeza y unas gafas gruesas sobre la nariz. Así ataviado, se instalaba en su asiento; a sus pies oficiaban algunos alguaciles armados de palancas y picas a guisa de mazas y de varas. Se introducía entonces a los reos que hacían mil muecas; y aquel que representaba al procurador general

establecía la materia de acusación contra ellos. Los discursos eran muy lacónicos y el procedimiento de los más someros. Vamos a reproducirlo bajo forma de diálogo:

El Fiscal. —Con vuestra venia, Vuestra Señoría y vosotros, señores del jurado; tenéis ante vos un prójimo que es un triste perro; un triste, muy triste perro; y espero humildemente que Vuestra Señoría ordene sin tardanza que le ahorquen. Ha cometido actos de piratería en alta mar y vamos a probar, sin ofender a Vuestra Señoría, que ese prójimo, que ese triste perro al que tenéis ante vos, ha escapado a mil tempestades, y, además, que ha llegado ileso a tierra cuando se perdió su barco; lo cual es signo seguro que no ha nacido para morir ahogado. Y sin embargo, no temiendo la horca, continuó robando y plagiando a hombres, mujeres y niños, saqueando cargamentos por todas partes, incendiando y echando a pique navíos, barcos o canoas, como si tuviese el diablo en el cuerpo. Pero eso no es todo, Vuestra Señoría: ha cometido villanías peores y vamos a demostrar que se ha hecho culpable de no beber más que cerveza de jengibre, y Vuestra Señoría no ignora que no se ha visto jamás individuo sobrio que no fuese un bribón. Vuestra Señoría, a buen seguro yo habría hablado mejor de lo que hablo en este momento; pero Vuestra Señoría sabe que se nos agotó el ron, y cómo quiere que un hombre discurra bien en el sentido de la Ley, cuando no se ha echado su trago. Eso no obstante, espero que Vuestra Señoría mande ahorcar a este prójimo.

El Juez. —Escúchame bribón, perro sucio, miserable y sarnoso: ¿qué tienes que decir que te evite ser colgado en el acto y puesto a secar a la manera de un espantajo? ¿Eres culpable o inocente?

El Prisionero. —Inocente, Vuestro Honor.

El Juez. —¡Inocente! Repítelo, tunante, y te hago ahorcar sin juicio.

El Prisionero. —Sin ofender a Vuestro Honor, soy un pobre diablo tan honesto como cualquiera que haya pasado su vida entre el espolón y el coronamiento de un barco; sé maniobrar, tomar rizos, gobernar y hacer un empalme, como cualquiera que haya atravesado jamás por el agua salada, pero fui capturado por un tal George Bradley (éste era el nombre del que representaba al juez), un pirata notorio y siniestro bribón de los que han escapado a la horca, y este maleante me forzó, sin ofender a Vuestro Honor.

El juez. —Contéstame, tunante, ¿cómo quieres ser juzgado?

El Prisionero. —Según Dios y las leyes de mi país.

El Juez. —Quieres decir, según el diablo. Bien, señores del jurado, creo que ya no tenemos nada más que hacer sino fallar el veredicto.

El Fiscal. —Bien dicho, Vuestra Señoría; pues si se le permitiese a ese individuo hablar, a lo mejor se exculpa, y eso sería una afrenta para la Corte.

El Prisionero. —Os ruego, Vuestra Señoría, espero que Vuestra Señoría se digne considerar …

El Juez. —¿Considerar? ¿Cómo te atreves a hablar de considerar? Bribón, en mi vida consideré cosa alguna. Eso de considerar sería para mí un caso de conciencia.

El Prisionero. —Espero, sin embargo, que Vuestra Señoría se avenga a razones.

El Juez. —¿Entienden ustedes las habladurías de este canalla?, lo que quiero que sepas, especie de malandrín, es que no estamos aquí para avenirnos a razones, sino para obrar según la ley. ¿Está listo el almuerzo?

El Fiscal. —Sí, Vuestra Señoría.

El Juez. —Entonces escúchame, bribón, en el banquillo. Escúchame, hampón. Vas a expiar por tres razones: primero, porque no es conveniente que presida aquí como juez sin que se ahorque a nadie; segundo, colgarás, porque tienes una cabeza endiabladamente patibularia; Y tercero, irás a la horca, porque tengo hambre, pues has de saber, tunante; cada vez que el almuerzo del juez esté listo

antes de haber terminado el proceso, el prisionero va a la horca, como es natural. Esto es lo que exige la ley. Lleváoslo, calabocero.

Los piratas del libro de Johnson constituían una extraña mezcolanza de desechos de la humanidad. Pero ninguno fue un pájaro tan raro como el mayor Stede Bonnet, rico terrateniente de la Barbada, cuyos vecinos se escandalizaron al descubrir que se había ido para hacerse pirata. Aunque algunos se mostraron afligidos más bien que furiosos cuando se enteraron de que su capricho de hacer el pirata se debía a un desorden de su espíritu, que ya había sido harto visible en él algún tiempo antes de aquella lamentable decisión y que según se decía había sido causado por las congojas de su vida conyugal. Fuera lo que fuese, el mayor estaba poco calificado para ese oficio, él que nada entendía, de esas cosas de mar.

Inútil es decir que el famoso Edward Teach, alias *Blackbeard (Barba Negra)*, recibió por parte del historiador de los piratas toda la atención que merecía. Siempre se ha creído que Teach era nativo de Bristol; pero según el autor anónimo (probablemente Charles Leslie) de las Trece cartas de un caballero a su amigo, publicadas en 1740, parece que Teach nació en Jamaica. He aquí lo que refiere:

En aquella época, el famoso Teach, conocido generalmente bajo el nombre de *Blackbeard*, infestaba las aguas americanas. Era un hombre de temple en extremo sanguíneo y cruel hasta el salvajismo. Su nombre se convirtió en espantajo. Como ciertos gobernadores habían mostrado lenidad en perseguirlo, acabó por paralizar casi completamente el comercio de algunas colonias del Norte. Nació en Jamaica de padres muy honorables; su madre vive aún en Spanish Town, y su hermano sirve actualmente como capitán del tren en la artillería. Teach fue atacado por un teniente de buque de guerra (Roberts Maynard, fue de la corbeta de Su Majestad *Pearl*) y muerto tras sangrienta y encarnizada lucha. Dícese que cogió su vaso y bebió por la condenación de aquellos que diesen o pidieran cuartel. Su cabeza fue enviada a Virginia y exhibida en una estaca.

Teach llevaba un diario del que desgraciadamente sólo se han encontrado dos fragmentos, que tienen cierto sabor a lo Roberto Luis Stevenson. Helos aquí:

1718. Se acabó el ron. Nuestra hermandad es bastante pobre. ¡Qué endemoniada confusión reina entre nosotros! Y los bribones que complotan. Se habla mucho de separación. He abierto el ojo para hacer alguna presa.

(Más tarde). Capturé una con muchos licores a bordo. Así mantuve a la hermandad en calor, ¡y cómo! Todo el mundo se tranquilizó.

Nueva Inglaterra era en aquel entonces el gran mercado, donde se ponía en venta el producto de los saqueos: las mercancías capturadas a lo largo de la costa de América o en las Antillas o en el Océano Índico. Cuando los piratas se hallaban demasiado lejos de los complacientes puertos norteamericanos, entonces se veían obligados a buscar un refugio seguro para carenar sus barcos, reparar su aparejo, y conseguir víveres y agua. La isla que satisfacía de manera ideal todas estas necesidades era Madagascar. Se encontraba además a buena distancia del derrotero de los buques de guerra del rey de Inglaterra o de otras potencias indiscretas. Los indígenas, con pocas excepciones, no eran hostiles. Y la última, aunque no la menos importante, ventaja: Madagascar constituía una base favorable para operaciones en el Mar Rojo y sobre la Costa Malabar, ricos campos de caza a mercantes, y particularmente a los barcos costeros indios o *moros*, sin hablar de ocasionales capturas de transportes de la Compañía de las Indias Orientales. Johnson trata de los piratas de Madagascar en el segundo tomo de su Historia General publicado en 1726.

Los bribones que describe en esta parte de su libro forman una colección de restos de naufragio tan impresionante como la del primer tomo. No hablaremos aquí más que de uno solo y lo escogimos porque parece, a muchos respectos, un pirata único en su género. No se sabe hasta qué punto su historia puede considerarse como verídica. Todas las demás vidas de piratas escritas por Johnson son más o menos auténticas; pero conviene señalar que no ha aparecido hasta hoy ningún documento susceptible de corroborar su historia del pasmoso Misson.

Este extraordinario personaje descendía de una vieja familia francesa de Provenza. Fue el Benjamín de una numerosa prole y recibió una buena educación. A los quince años, revelaba ya inusitadas aptitudes para las humanidades y la lógica y se distinguía honorablemente en las matemáticas. Deseoso de hacer fortuna con la espada, fue enviado por un año a la Academia de Angers. Terminados sus estudios militares, su padre se disponía a comprarle una comisión en un regimiento de mosqueteros, cuando el joven Misson, que había leído libros de viajes, le suplicó con tanta insistencia le permitiese navegar, que el viejo Misson le hizo admitir como voluntario a bordo del buque de guerra *La Victoire*, crucero mandado

por el señor Fourbin. Después de embarcarse en Marsella, el joven cadete tomó parte en una expedición en el Mediterráneo, y en esta ocasión mostró gran celo en el cumplimiento de sus deberes y no perdió ninguna oportunidad de aprender cuanto pudiera sobre la navegación y construcción de barcos, sacrificando incluso su dinero para gastos personales con tal de recibir una instrucción particular del piloto de maniobra y del carpintero.

Cuando *La Victoire* hizo escala en Nápoles, Misson recibió permiso para visitar Roma y fue esta ciudad la que decidió el cambio de su carrera.

Durante su estancia en la Ciudad Eterna, el joven marino conoció a un padre dominico, un tal *signor Caraccioli*, el cual profesaba opiniones poco ortodoxas sobre el sacerdocio. Hasta puede decirse que sus conceptos en lo tocante a la vida eran apenas compatibles con el dogma. Los dos hicieron amistad entrañablemente, amistad que acabó por inducir al sacerdote a colgar los hábitos y a reunirse con la tripulación de *La Victoire*. Dos días después de su salida del puerto, tropezaron con un corsario de Salé, resultando un terrible combate cuerpo a cuerpo, en el curso del cual tanto el execlesiástico como Misson se distinguieron por su bravura.

El siguiente viaje de Misson fue hecho a bordo de un buque pirata, el *Triomphe*. Encontrando un día entre Guernesey y Start Point un barco inglés, el *Mayflower*, él y sus compañeros se apoderaron del mercante después de dominar una valiente resistencia. A continuación, Misson regresó a bordo de *La Victoire*, en el momento que el crucero francés salía de La Rochelle con rumbo a las Antillas.

Durante la travesía, Caraccioli no perdió una sola ocasión para predicar a su joven amigo el evangelio del ateísmo y comunismo, con tal éxito que a poco tiempo el converso voluntario manifestaba ideas tan avanzadas como las de su preceptor. Los dos apóstoles pasaron entonces a exponer sus conceptos a la tripulación y tuvieron la satisfacción de ver su punto de vista adoptado en seguida por casi todo el mundo, especialmente lo relativo a la propiedad particular.

Se produjo entonces un acontecimiento feliz que venía oportunamente a dar aliento a la nueva acusación. El *Victoire* tuvo un encuentro, en aguas de la Martinica, con un buque de guerra inglés, el *Winchester*, que terminó

explotando. El capitán Fourbin perdió la vida en el curso del combate, y su muerte fue el punto de partida de una nueva era.

La nueva era, como era de esperar, principió por un diluvio de discursos. Primero tomó la palabra el signor Caraccioli, dirigiendo a Misson una larga y elocuente arenga, en la que le invitó a asumir por autoridad propia el mando del *Victoire*. Le exhortó a imitar el ejemplo de Alejandro *el Grande*, el de Enrique IV, y el de Enrique VIII de Inglaterra. Le recordó cómo Mahoma, con un puñado de camelleros, fundó el imperio otomano, y cómo Darío, asistido por muy pocos compañeros, se posesionó de Persia. Enardecido por estas excitativas, el joven Misson aceptó su nombramiento con un discurso —su primero hasta la fecha, pero que estaba lejos, según había de revelar el curso de los sucesos, de ser el último. El resultado fue un triunfo para el arte oratorio, pues los excitados marinos franceses contestaron con el grito: *¡Viva el capitán Misson y su teniente, el sabio Caraccioli!*

Misson, dándoles las gracias con algunas palabras amables, prometió hacer cuanto le fuese posible en su calidad de comandante, para ayudar al encumbramiento de la República marítima recién nacida. A continuación, los oficiales se retiraron a la gran sala, donde se desarrolló una amistosa discusión a propósito del nuevo orden. El primer problema que se planteó fue la de la bandera bajo la cual habría de navegar el barco. El piloto de maniobra recién electo, Mathieu le Tondu, marino valiente, pero de espíritu simple, recomendó el pabellón negro como el más propio para infundir terror. Tal insinuación desencadenó un torrente de elocuencia por parte de Caraccioli, el nuevo teniente, el cual opuso *que ellos no eran piratas, sino hombres resueltos a mantener la libertad que les habían conferido Dios y la Naturaleza*, y *a convertirse en guardianes de los derechos y las libertades del pueblo*. Habló hasta el completo agotamiento de sus pulmones, haciendo al desgraciado piloto de maniobras —que debe haber sentido profundas mortificaciones por haber hecho tan inconveniente sugestión— una inspirada conferencia sobre el alma; la necesidad de sacudir *el yugo de la tiranía*; la *opresión y la pobreza*; y la miseria de la vida en las existentes condiciones, comparada con *las Pompas y la Dignidad*. Concluyó demostrando que su política no debía ser la de los piratas, pues éstos eran

gente sin principios y entregadas a una vida disipada en tanto que ellos debían vivir como hombres valerosos, justos e inocentes, siendo su causa la de la libertad. Por lo tanto, no era bajo el pabellón negro como debían navegar, sino bajo una bandera blanca, sobre la que se vería bordado el lema: *Por Dios y por la Libertad*.

Los marinos sin grado, excluidos de estos debates, se habían reunido fuera de la gran cámara, desde donde llegaban a sus oídos algunas migajas de aquel discurso. Al final, arrebatados por el entusiasmo, prorrumpieron en gritos violentos tales como: *¡Libertad! ¡Libertad! ¡Somos hombres libres! ¡Viva el gallardo capitán Misson y el noble teniente Caraccioli!* Y así, frente a la costa de la Martinica, la joven República recibió su bautismo en medio del mismo torrente de elocuencia que presidiría al nacimiento de la Revolución Francesa, en París, medio siglo más tarde.

La primera presa capturada por los piratas de la bandera blanca fue una corbeta inglesa, mandada por un tal capitán Thomas Butler, y el acontecimiento tuvo lugar a una jornada apenas de Saint Kitts. Después de haberse saciado con una barrica o dos de ron y echado mano a otras diversas provisiones, pero sin mostrar la menor dureza frente a los tripulantes ingleses e incluso prescindiendo de quitarles sus prendas, a la usanza de los piratas, les permitieron proseguir su ruta, con la estupefacción del capitán Butler que admitió espontáneamente que no había encontrado jamás tamaño *candor* en circunstancias análogas. Y para completar la expresión de su gratitud, hizo formar a su tripulación y ordenó tres vigorosos hurras británicos en honor del virtuoso pirata y de sus hombres; hurras que fueron lanzados con toda la cordialidad deseable.

Camino de la costa africana, Misson capturó un barco holandés, el *Nieuwstaat*, de Amsterdam. El cargamento resultó consistir en polvo de oro y diecisiete esclavos negros. Estos últimos suministraron al capitán Misson el texto para uno de sus pequeños sermones a los marinos. Llamando a todo el mundo al puente, hizo las siguientes observaciones sobre el vil tráfico de esclavos.

Es imposible que el comercio de seres de nuestro género sea cosa grata a los ojos de la divina justicia. Ningún hombre tiene poder sobre la libertad del prójimo, y puesto que quienes profesan una noción ilustrada de la

Divinidad, venden a seres humanos como bestias, esta gente demuestra que su religión no es más que una mueca de farsantes y que sólo se distinguen de los bárbaros por su nombre pues sus prácticas no son más humanas.

Deteniéndose un instante para tomar aliento, el buen capitán prosiguió, diciendo que:

Por su parte esperaba expresar también el sentimiento de todos sus honrados compañeros; que no había sustraído su cuello al indignante yugo de la esclavitud (esta metáfora la había robado a Caraccioli) y afirmado su propia libertad, para reducir a la servidumbre a otros hombres. Que por importantes que fuesen los elementos que distinguían a los europeos: color, costumbres y ritos religiosos, no por eso dejaba de ser verdad que todos los humanos eran criaturas del mismo Ser Omnipotente y dotados de una razón idéntica.

Alzando su voz al tono más patético, Misson concluyó declarando a los negros que deseaba verles tratados como hombres libres (pues quería quitarles hasta el nombre de esclavos); y los repartió entre las diferentes mesas para que los marineros pudiesen aprender tanto más rápidamente su idioma, darse cuenta de las obligaciones que tenían frente a ellos, y llegar a ser más aptos y más dispuestos a defender su libertad que les era conferida en virtud de su justicia y humanidad.

Naturalmente, ese discurso fue recibido con aplausos unánimes y espontáneos. Una vez más el buque pirata *Victoire* resonó con el grito de *¡Viva el capitán Misson!* Los negros, libres de sus grilletes, fueron vestidos con las ropas de sus antiguos amos holandeses, y conmueve leer que manifestaron con ademanes su agradecimiento por haber sido librados de sus cadenas.

Mas una nube vino a oscurecer lentamente la hermosa reputación de aquellos superpiratas. Algunos marineros del último barco capturado, habiéndose ofrecido de buen grado a servir bajo las órdenes de Misson, habían sido acogidos a bordo como miembros de la tripulación. Hasta entonces, ninguna blasfemia, ni expresión licenciosa había herido los oídos del capitán o de su ex-sacerdote, hoy teniente; ahora los marinos holandeses se pusieron a iniciar a sus nuevos camaradas en las vías profanas y en la borrachera. Enterado de estos hechos, Misson estimó que había que destruir

la mala hierba en su germen. Conque hizo subir a cubierta a todo el mundo, franceses y holandeses, y después de haber pedido al capitán holandés tradujera sus observaciones, manifestó que *antes de tener la desgracia de recibir a su bordo a los recién llegados, jamás sus oídos habían sido escandalizados con la profanación del Gran Creador; pero después, con profunda tristeza, había oído caer muchas veces a sus hombres en aquel pecado, cosa que no les proporcionaba ni provecho, ni placer, y que arriesgaba atraer sobre ellos una severa punición*.

Recordó a sus oyentes *la facilidad con la que cedemos a la influencia de quienes nos rodean* y el refrán español: *Haced vivir juntos a un ermitaño y a un ladrón: o el ladrón se hará ermitaño o el ermitaño se hará ladrón*. Añadió que la confirmación de ese adagio le veía a bordo de su barco, pues no podía atribuir las blasfemias e imprecaciones que había oído salir de los labios de sus honrados compañeros, sino al odioso ejemplo de los holandeses. Que no era éste el solo vicio que habían traído, pues antes de su llegada, sus hombres habían sido hombres, mientras que ahora, bajo su ejemplo bestial, se les veía degenerados en brutos, *ahogando aquella única facultad que distingue al hombre del animal: la razón*.

Acalorándose a cada palabra, el capitán Misson gritó que *se negaba a verles precipitarse en aquel vicio odioso*, recordándoles *el puesto que le habían hecho el honor de confiarle y que le imponía el deber de salvaguardar con ojo vigilante el interés general*. A continuación *advirtió a los holandeses que mandaría dar latigazos y una paliza al primero que sorprendiese con un juramento en la boca o con la cabeza llena de aguardiente, para servir de ejemplo al resto de la comunidad*.

Luego, bajando la voz y volviéndose hacia los marinos franceses, prosiguió:

En cuanto a sus compañeros, sus amigos, sus hijos, aquellas almas honradas, generosas, nobles y heroicas, que tenía el honor de mandar, les suplicaba que se tomasen el tiempo de reflexionar, meditando los peligros que corrían —¡y por cuán poco placer!— al imitar los vicios de sus enemigos; ciertamente adoptarían como regla suprimir lo que de otro modo les alejaría del manantial de la Vida y, por consiguiente, les privaría de Su protección.

El discurso tuvo el efecto apetecido y nunca en lo sucesivo, cuando algún miembro de la tripulación tenía ocasión de mencionar el nombre del capitán, olvidaba hacerle preceder por el epíteto de *el bueno*.

Aquellos piratas castos no tardaron en capturar y saquear buen número de ricos mercantes, pero siempre a manera de caballeros, de modo que no había víctima que no se mostrara *en extremo sorprendida por la disciplina, la calma y la humanidad de aquellos piratas de tipo novedoso*. A una de las presas, un navío inglés, le quitaron sesenta mil libras; pero en el encuentro resultó muerto el capitán. Este accidente hizo hendirse de dolor el corazón del pobre Misson. Para dar expresión a su pesar mandó enterrar al difunto en la ribera, y, siendo uno de sus hombres picapedrero, le hizo erigir sobre su tumba un monumento con el siguiente epitafio: *Aquí yace un honrado inglés*. Al final de un servicio fúnebre muy conmovedor, Misson rindió al extinto los últimos honores con *una triple descarga de cincuenta pistolas y con su artillería ligera*.

El *Victoire*, cumplida la ceremonia, hizo rumbo a la Isla Johanna, en el Océano Índico, que había de ser, por muchos años, el hogar de Misson y de sus hombres. Allí se instalaron, el capitán casándose con la negruzca reina de los parajes, y Caraccioli conduciendo al altar a la sobrina de la soberana; en tanto que una parte de la tripulación se unía en vínculos matrimoniales a una o varias damas de menor grado.

Consagramos a Misson más espacio de lo que merece en una obra de este carácter; pero su carrera fue tan rica en accidentes asombrosos o encantadores, que uno se siente tentado a traspasar los límites convenientes. Bástenos decir que durante varios años Misson continuó pronunciando discursos, saqueando barcos, y aún —esporádicamente y cuando no podía evitarlo— matando de mala gana a sus enemigos.

Finalmente, dejó la Isla Johanna, llevando a sus acólitos a una solitaria bahía de Madagascar, donde, al desembarcar, pronunció otro pequeño discurso. Anunció a sus fieles oyentes que allí podrían construir una ciudad y que por fin tendrían un sitio que sería suyo, y un refugio para cuando la vejez les volviese ineptos para aguantar los duros trabajos, y donde podrían gozar de los frutos de su labor y concluir sus días en paz.

Esta colonia ideal, que recibió el nombre de *Libertatia*, fue organizada sobre bases estrictamente socialistas: ninguno de sus miembros poseía propiedad personal; todo el dinero se guardaba en un tesoro común, y no había valla alguna que separase la tierra de uno de la de otro. Construyeron un arsenal y fortificaciones. Pronto Misson había terminado dos navíos, el *Enfance* y el *Liberté*, que fueron enviados en viaje redondo en torno a la isla, con misión de trazar un mapa de la costa, aprovechándose la ocasión para convertir a los esclavos libertos en buenos marinos. Se edificó también una casa de reuniones, y se constituyó un gobierno. La primera asamblea eligió a Misson *Conservador* —así llamaron al presidente— por un espacio de tres años. Durante este período, *vería atribuírsele todas las insignias de la realeza*. El capitán Tew, un pirata inglés a quien Kidd había perseguido hasta su propia pérdida, fue nombrado almirante de la armada de *Libertatia*; Caraccioli llegó a ser secretario de Estado, en tanto que el Consejo estaba constituido por los más capaces entre los piratas, sin distinción de nacionalidad, ni de color. El problema de la lengua, pues se hablaba con igual frecuencia el inglés, el francés, el portugués, y el holandés, fue resuelto mediante un nuevo idioma, una especie de esperanto, construido con palabras de aquellas cuatro lenguas.

Durante no pocos años la Utopía de los piratas prosperó; más a la larga la República se vio asaltada por una serie de desgracias; la catástrofe final fue una súbita e imprevista invasión de los indígenas, amistosos hasta entonces; ataque que obligó a Misson y a los pocos sobrevivientes a buscar su salvación en el mar. Sorprendido por un huracán, su barco se fue a pique: Misson y toda su gente perecieron ahogados. Así terminó una época que podríamos llamar *la piratería sin lágrimas*.

> *Fue el hombre más dulce que jamás haya barrenado un barco o cortado una cabeza.*
>
> (Byron).

Un relato original de la vida de los piratas de Madagascar ha llegado hasta nosotros con un libro raro, Madagascar o el diario de Robert Drury, publicado en 1729. El autor sufrió un naufragio en la costa de la isla y pasó allí quince años prisionero, llevando la vida de los indígenas. Cierto día, tuvo la oportunidad de visitar los establecimientos de los piratas, y he aquí la descripción que hace de las cosas vistas:

> Uno de aquellos hombres era un holandés de nombre Jan Pro que hablaba muy bien el inglés. Vestía chaqueta corta con gruesos botones de plata y otros adornos; pero no llevaba medias e iba descalzo. En su cinturón asomaba un par de pistolas y empuñaba una tercera con la mano derecha. El otro individuo vestía a la manera inglesa, llevaba como su compañero dos pistolas en la faja y una en la mano. Jan Pro vivía muy confortablemente en una casa guarnecida de vajilla de estaño, con una cama con columnas y cortinas; y otros objetos semejantes, pero sin sillas; había muebles sustituidos por algunas arcas. Había una cabaña especial para la cocina, y donde se alojaba el esclavo cocinero; en la misma choza se guardaban también las provisiones, y había además una especie de invernadero. Todo estaba cercado por una empalizada, como lo son en aquel país las viviendas de los hombres importantes; pues Jan Pro era rico: tenía numerosos castillos y la mar de esclavos. Su fortuna procedía principalmente de sus incursiones contra los moros, pues su buque había capturado más de una vez las riquezas que llevaban a Santa María. Pero como dicho buque se había hecho viejo, cayendo en ruina, a tiempo que ellos llegaban a ser inmensamente ricos, transportaron su instalación a Madagascar, eligieron gobernador a un tal Thomas Collins, de oficio carpintero, y construyeron un fortín, el cual armaron con los cañones de su navío. Hacía nueve años que vivían así sin cometer acto de piratería alguno.

Antes de pasar a otras ramas y a otros representantes de la profesión, conviene que mencionemos a dos mujeres piratas sobre cuyas fechorías Charles Johnson nos proporciona muchos detalles. En nuestros días en que lo que se acostumbraba a llamar el *sexo débil* ha acabado por invadir todos los oficios menos la Iglesia, no puede conceptuarse de anormal el que algunas hembras hayan elegido de buen grado una carrera tan ruda y varonil como es la de pirata. Pero en el siglo XVIII, el hogar era considerado todavía como único lugar decente para la mujer y se comprende que el hecho de que los viajeros se expusieron a verse degollados en alta mar por una dama, provocase un gran escándalo.

Huelga decir que tanto Ann Bonney como Mary Read se distinguían por su aspecto agraciado. La primera, una irlandesa, era la hija natural de un abogado de Cork y siendo muy niña se expatrió con su padre a Carolina. Allí se convirtió en una muchacha robusta y turbulenta, *de temple altivo y*

batallador, y que le metía en muchos líos, como por ejemplo, el día en que mató con un cuchillo a su criada inglesa. Mas, aparte de tales explosiones ocasionales de su mal genio, era una hija obediente y bondadosa.

Después de algunas intrigas amorosas, Ann se casó clandestinamente con un marino. Cuando su padre se enteró de ello, se indignó y la expulsó de su casa. El marino, asustado, salió con su barco y no se volvió a saber de él. Pero pronto se presentó un enamorado más valiente, el bello, rico e intrépido capitán John Rackam, pirata conocido de un extremo a otro de la costa bajo el nombre de *Calico Jack*. Los procedimientos practicados por Jack para conquistar una mujer o capturar un barco, eran sin rodeos y se resumían en la fórmula: no perder un minuto, abordar de improviso, poner los cañones en acción, y abalanzarse sobre la presa.

Su pintoresco e impetuoso adorador le trastornó la cabeza a Ann, de tal manera que consintió en acompañarle al mar disfrazada de marino. Pasaron una deliciosa luna de miel a bordo, hasta el momento en que Ann le hizo cierta confesión. Calico Jack navegó entonces hacia Cuba y desembarcó a su esposa en una ensenada, donde tenía un refugio y amigos que le prometieron cuidarla. Después de dar a luz, Ann volvió a bordo del buque pirata, tan ágil como el que más en el manejo de la cuchilla y la pica y siempre entre los primeros en subir al abordaje de una presa. Pero sus días felices estaban contados, pues en octubre de 1720, al cruzar las aguas de Jamaica, los piratas se vieron sorprendidos por la súbita aparición de una corbeta enviada por el gobernador de la isla con misión de capturar a Rackam y su tripulación. Durante la subsiguiente lucha, los piratas se condujeron de una manera poco heroica, escondiéndose debajo del puente, excepción hecha de Ann Bonney y su amiga Mary Read (de la que hablaremos en seguida), que se batieron valientemente hasta verse capturadas, sin dejar de censurar con invectivas la cobardía de sus compañeros del sexo masculino. Conducidos a Jamaica, los prisioneros fueron juzgados por piratería en Santiago de la Vega y condenados a muerte el 28 de noviembre de 1720.

Ann, de nuevo encinta, pidió que su ejecución se pospusiese a causa de su estado, lo cual le fue concedido. Si bien parece que no fue ahorcada, se ignora la forma en que murió.

El día en que su amante Calico Jack fue llevado al cadalso, el reo obtuvo como favor especial el permiso de ver a Ann; pero no parece que haya encontrado gran confortación en este encuentro de despedida, pues recibió, como única manifestación de simpatía, las palabras: *Lamento mucho verte así, pero si te hubieses batido como un hombre, no te verías ahora en el caso de ser colgado como un perro*.

Acabamos de mencionar el nombre de Mary Read que fue condenada a muerte al mismo tiempo que Ann Bonney. Los comienzos de su vida fueron aún más románticos que los de Ann, y Johnson, su historiador, al hablar de las dos mujeres teme manifiestamente tropezar con las dudas del lector acerca de la veracidad de los hechos referidos. *Los incidentes de su vida de aventuras —observa— son tan asombrosos que algunas personas pudieran sentirse tentadas a ver en toda aquella historia una novela inventada; mas dado que ha sido confirmada por miles de testigos, entiendo que por los habitantes de Jamaica presentes a su juicio y que han oído la historia de su vida y las circunstancias del primer descubrimento de su sexo, la veracidad de aquellos hechos no queda más sujeta a dudas que la existencia en el mundo de hombres tales como Roberts y Blackbeard, que fueron piratas*.

Habiendo refutado así todas las dudas posibles, pasemos ahora a un examen de la vida y los actos de la señora Mary Read.

Poco se sabe de su origen fuera del hecho de que su madre era una *viuda joven y alegre*. Por muchas y buenas razones, la pequeña Mary fue criada como un muchacho, y al cumplir los trece años pasó a hacer las veces de lacayo en casa de una francesa. Pero Mary se cansó pronto de este poco divertido oficio y se enganchó a bordo de un buque de guerra. Tampoco esta existencia la cautivó, pues a poco tiempo se alistó como soldado raso en un regimiento de infantería de Flandes, haciendo servicio activo y distinguiéndose por su valor personal inusitado. Sintió una vez más el deseo de cambiar y abandonó la infantería por un regimiento de caballería. Uno de sus camaradas de regimiento era un jinete flamenco. Mary se enamoró locamente de él y *le reveló el secreto de su sexo*. El flamenco, que era un hombre de honor, insistió en hacerle cambiar su uniforme por un vestido femenino, y al mismo tiempo le pidió su mano. Las bodas de los dos soldados hicieron sensación y entre los asistentes figuraron

algunos oficiales. El recién casado dejó el ejército, y el joven matrimonio abrió en Breda una taberna, *Las tres Herraduras*, posada que existe todavía.

Murió el marido, y la viuda, poniéndose una vez más el traje de hombre, se enganchó en otro regimiento de Holanda; mas incapaz de adaptarse de nuevo a la vida militar, desertó a poco tiempo y se embarcó como marinero a bordo de un mercante con destino a las Antillas. En camino, el barco fue capturado por el capitán Rackam, el pirata. Fue entonces cuando Mary se juntó a los voluntarios que se pasaron al lado de los piratas, y firmó sus artículos, pero sin revelar su sexo.

Por poco su carrera de pirata toma un brusco fin: el capitán Woodes Rogers acababa de ser enviado a la isla de la Nueva Providencia, en las Bahamas, con instrucción de ofrecer el real perdón a todos los piratas dispuestos a reformarse, ofrecimiento que Rackam y los suyos aceptaron. Mas resultaba difícil para un hombre, o una mujer, acostumbrados a la piratería, tomar gusto por un oficio honrado, y pronto Calico Jack surcaba de nuevo los mares, acompañado por Mary. Capturaron gran número de barcos; a bordo de uno de ellos navegaba *un mozo de aspecto atractivo*, que llamó inmediatamente la atención de Mary, aunque ella se guardó de descubrirle sus sentimientos. Un día, el joven marino tuvo una disputa con otro pirata. Como el barco estaba anclado junto a la playa, convinieron bajar a tierra para arreglar el asunto de conformidad con las reglas establecidas. Fácilmente puede imaginarse la angustia de la pobre Mary y cómo *se moría de temor de que el otro resultase demasiado fuerte para el muchacho; pues cuando le coge a uno el amor, entonces empuja el corazón a los actos más nobles*. En el caso de Mary, el acto noble consistió en provocar al peligroso adversario de manera que se batiese primero con ella, lo cual logró. Y manejó tan diestramente la espada y la pistola que le mató en el acto. Hecho esto, Mary se las arregló para revelar el tan celosamente guardado secreto de su sexo *al mozo de aspecto atractivo*; inmediatamente se desposaron, y Mary declaró que *consideraba este casamiento tan válido ante su conciencia como si hubiese sido celebrado por un sacerdote y en una iglesia*.

Cuando, poco después, Mary se encontraba al lado de Ann Bonney y de los demás piratas en el banquillo de los acusados de Santiago de la Vega, la

Corte se mostró favorable a su absolución y la habría puesto en libertad, de no intervenir un testimonio abrumador. Quedó demostrado que cierto día al preguntarle Rackam qué placer encontraría en una vida que la exponía constantemente al peligro de perecer por el fuego, la espada o el patíbulo, Mary había contestado que *por lo que respectaba a la pena de la horca, no le parecía un castigo tan impresionante; y de cualquier modo, si no hubiese que temer la cuerda, todos los cobardes se harían piratas, de tal manera que no quedase a los valientes más que morir de hambre*.

A eso, el tribunal decidió que no cabía hacer excepción en su caso, y Mary fue condenada a muerte.

> La pez y el alquitrán habían puesto callos en sus manos,
> Esas manos otrora suaves cual terciopelo.
> Sobre el ancla remaba, el plomo manejando,
> y sin miedo corría buscando el aparejo.

A comienzos del siglo XVIII, la piratería había llegado a ser en Norteamérica un comercio importante. Tenía depósitos y agentes en casi todos los puertos desde la ensenada de Salem, en la Carolina del Norte, hasta Charleston, en la del Sur. En cualquiera de estas plazas resultaba fácil encontrar voluntarios aunque la zona principal de reclutamiento seguía siendo Terranova. A cada temporada llegaban a esta isla cientos de barcos pesqueros, trayendo desde el Oeste de Inglaterra gran número de pobres diablos de marinos que recibían de sus armadores una paga mísera, teniendo que costear por añadidura su pasaje de vuelta al terminar la pesca. Esta última y después la preparación y el secamiento del bacalao en la playa eran trabajos en extremo duros, y la única distracción de los pescadores consistía en emborracharse con *black strap*, infame mezcla de ron, melaza y cerveza. El *black strap* no se conseguía sino pagando, como habían de pagarse las necesidades más elementales de la vida, de manera que llegado el momento de regresar a Inglaterra, muchos de los marineros ya no tenían bastante dinero para pagar el pasaje. Era con los infelices de esta especie con los que contaban los piratas para proveerse de tripulantes, partiendo de la máxima de que la necesidad carece de ley.

El Golfo de Florida hormigueaba de piratas que podían encontrar a cada momento un refugio en las Antillas o en las posesiones españolas. Sus barcos llegaban casi siempre de Nueva York, de Newport y de Filadelfia. Incluso decíase que en este último puerto *la gente no se contentaba con echar ojeadas a los piratas sino que iban hasta a besarlos, tanto a los hombres como a los barcos*. Y no eran sólo los mercaderes los que hacían causa común con los corsarios. Algunos gobernadores de la colonia eran conocidos por recibir regalos o *sobornos*, que los determinaron a volver la espalda cada vez que se operaba un desembarque de botín.

De cualquier modo, las autoridades se sentían poco inclinadas a tomar medidas severas en contra de los piratas. Estos últimos, según hemos visto, no eran mirados con ojos hostiles por los colonos; antes bien sucedía lo contrario, pues se hacían negocios espléndidos con la compra a vil precio de mercancía robada. Si algún gobernador enérgico y honrado intentaba cumplir con su deber, se le oponía toda clase de obstáculos. Aun cuando lograba capturar a un pirata, no había adelantado mucho, pues en las colonias no existía autoridad judicial alguna para castigarle y era preciso enviarle con los testigos a Inglaterra, donde debía ser juzgado por la Corte del Almirantazgo, procedimiento largo, oneroso y molesto. Así, pues, no le extraña a uno ver que los poderes cerraban los ojos ante lo que pasaba en sus barbas.

Un informe redactado por Edward Randolph, inspector general de aduanas en las colonias norteamericanas, arroja deslumbradora luz sobre las prácticas de los piratas de la costa de Nueva Inglaterra. El documento lleva el título: Discurso sobre los piratas, con remedios propios para suprimirlos. Fue uno de los numerosos *memorándums*, despachados a la metrópoli por el infatigable Randolph, y está fechado en 1695. Después de extenderse sobre las condiciones de la piratería, describiendo cómo los piratas se las arreglaban para saquear los mercantes españoles e introducir después en Nueva Inglaterra *grandes cantidades de dinero acuñado o en lingotes, así como ricos brocados de iglesia, argentería de culto y demás tesoros*, el inspector general de aduanas señala que *gran número de aquellos filibusteros han extendido su derrotero hasta el Mar Rojo donde quitan a los moros todo cuanto poseen, sin tropezar con resistencia, transportando*

luego su botín hacia ciertas plantaciones del continente americano o hacia las islas adyacentes, donde es recibido y almacenado, después de lo cual los piratas vuelven a recorrer el mismo circuito.

A continuación, el autor pasa a una descripción detallada de las principales plazas hacia las que suelen dirigirse los piratas y donde encuentra hospitalaria acogida; quita el velo de las relaciones existentes en aquel entonces entre los bandidos y los residentes del gobierno en las Bahamas y en las diversas otras colonias. Resulta de manera manifiesta que la corrupción se arraigó y se extendió hasta el punto de convertirse en escándalo público; pues Randolph está en condiciones de citar las sumas exactas de los tributos en efectivo, pagados en varias ocasiones. Concluye haciendo algunas recomendaciones enérgicas, entre las que figuran una elección más cuidadosa de los gobernadores; la persecución de los piratas hasta su madriguera; la concesión del perdón a los grandes corsarios; y la confiscación de todos los bienes que hayan pertenecido a piratas y que se encuentran en manos de las autoridades. Este *memorándum* constituye un interesante documento contemporáneo, que no ha sido publicado hasta la fecha. La reproducimos en el apéndice VI.

Pero el mal había echado raíces demasiado profundas; eran excesivas las influencias que se agitaban tras los bastidores para que tales recomendaciones pudiesen producir el menor efecto. Los magistrados continuaban recibiendo sus obsequios, y el público sus mercancías baratas. Aun cuando por ventura se cogía a un pirata, no por eso dejaban los magistrados de cobrar, y el público se veía gratificado con un espectáculo de primera, como lo muestra el caso de John Quelch. Muchas son las historias reveladoras de la especie de fiesta romana que era para todas las clases sociales de los puertos de Nueva Inglaterra, la ejecución de un pirata en la horca; pero ninguna está tan saturada de detalle como ésta.

Fue en julio de 1703 cuando un elegante bergantín, el *Charles*, recién construido y armado como corsario por algunos de los más notables ciudadanos de Boston, recibió del gobernador de Massachussets, Joseph Dudley, una comisión que le permitía saquear los barcos franceses a lo largo de la costa de Arcadia y de Terranova.

Mientras el *Charles* anclaba frente a Marblehead, en Massachussets, estalló un motín entre la tripulación. El capitán fue arrojado al mar y el bergantín se largó conducido por el cabecilla de los revoltosos, John Quelch. A los tres meses, los piratas cruzaban aguas de Brasil, llevando como pabellón el *Old Roger*, o sea, *un esqueleto empuñando con una mano una ampolleta, mientras de su corazón atravesado por una flecha caían tres gotas de sangre, que recogía con la otra mano*. Al cabo de un breve lapso de tiempo, habían capturado nueve mercantes portugueses y un riquísimo botín, incluyendo un quintal de polvo de oro y plata acuñada por valor de cien mil libras, municiones, armas de fuego, y grandes cantidades de telas finas, de víveres y de ron. Habiendo conquistado en pocos meses una fortuna para sí mismo y para sus hombres, Quelch volvió a casa.

Por qué se le ocurrió a Quelch elegir entre todos los puertos del mundo a Marblehead, es cosa que no se explica. Toda la región se había indignado ante la rebelión a bordo del *Charles* y los ataques posteriores de aquel hombre contra los barcos de una nación amiga; y no bien había Quelch echado pie a tierra, cuando se abrió contra él una instrucción judicial, ordenada por el fiscal de la Corona. Su tripulación, que acababa de dispersarse con su parte del botín, fue encontrada rápidamente, y al cabo de diez días, veinticinco piratas, incluyendo a Quelch, se hallaban encerrados en los calabozos de Boston.

El 9 de junio de 1704, los veinticinco prisioneros aparecieron ante una delegación de la Corte del Almirantazgo (desde 1701, de acuerdo con un decreto de Guillermo III, tales juicios podían ser fallados fuera de Inglaterra). Si Quelch hubiera limitado su actividad a mercantes franceses, es posible que la comisión conferida al Charles por el gobernador, le hubiese salvado, aunque la había usurpado por medio de una rebelión; mas el hecho de haber saqueado y matado a los amigos de su reina, quedaba establecido de una manera demasiado clara. Además, algunos de sus hombres, habiéndose convertido en delatores, juraron que había dado muerte al capitán de un barco portugués. Se pronunció una sentencia de muerte contra Quelch y veintiún hombres de su tripulación, aunque trece de estos últimos habían recibido en el mes de julio el perdón, con tal que pasasen al servicio de la reina.

Casi todas las horas que transcurrieron entre la declaración de la sentencia y la ejecución, fueron consagradas a la salud espiritual de los condenados. Los clérigos de la ciudad habían hecho más que las tentativas ordinarias para instruir a los reos y conducirlos al arrepentimiento. Todos los días se les predicaban sermones, y a diario los ministros rezaban con ellos y los catequizaban; también recibían numerosas exhortaciones personales y no se les escatimó nada que pudiese servir a su salvación.

El reverendo Cotton Matter, que parece haber sentido gran placer de escenas tan penosas, pronunció un sermón que luego publicó y que llevaba el título: Discurso con motivo de un espectáculo trágico, ofrecido por algunos infelices condenados a muerte por piratería. Comenzaba así:

> Muchas veces os hemos dicho, os hemos dicho con llanto en la voz, que os habéis perdido por el pecado; que nacisteis pecadores; que vivisteis pecadores; que vuestros pecados han sido numerosos y grandes, y que los pecados por los que ahora vais a morir son de una gravedad poco común …

El viernes 20 de junio fue un día de gran fiesta para Boston; pues aquel día los reos desfilaron en procesión desde la prisión hacia el muelle, por un camino guarnecido de varias filas de bostonenses boquiabiertos. El remo de plata, emblema de la Corte del Almirantazgo, era llevado a la cabeza del cortejo, seguido por los agentes de policía de la ciudad, el preboste mariscal, sus oficiales y dos ministros del culto, uno de los cuales, ¿es preciso decirlo?, era el reverendo Cotton Matter. Detrás de estos personajes andaban los prisioneros escoltados por cuarenta mosqueteros.

Al llegar al muelle, los delincuentes fueron embarcados en canoas y conducidos a través del puerto hasta el cadalso que había sido erigido en el islote de Nix’s Mate. Allí, los infelices fueron alineados debajo de la horca para aguantar una última y prolija arenga del reverendo Cotton Matter. Terminada ésta, el eclesiástico hizo arrodillarse a los malhechores y a la asistencia, mientras decía en voz alta una oración interminable. No se encuentra una sola palabra de esperanza o de consuelo en ese rezo, en el cual el orador se elevó a sublimidades como éstas: *y ahora tomemos nuestro vuelo hacia la gracia soberana. ¡Oh!, que los pobres hombres que habrán de comparecer dentro de breve rato ante el terrible tribunal de Dios, al menos aparezcan marcados, por el efecto de la gracia soberana, con*

aquellos signos de tu favor, sin las cuales es espantoso comparecer ante el terrible tribunal. ¡Oh Dios de Grandeza!, ¡haz que tu gracia soberana opere en tan terrible ocasión!

Se aproximaba el momento final, cuando, de acuerdo con una vieja costumbre, los reos recibieron permiso para dirigir a la muchedumbre las anheladas declaraciones. El capitán Quelch decepcionó a los ministros de Dios, pues en vez de repetir las habituales trivialidades sobre el arrepentimiento que sentía por sus malas acciones, y de poner a su auditorio en guardia contra la tentación de imitar su triste ejemplo, *adoptó una actitud demasiado provocadora… Así, cuando hubo subido a la plataforma, levantó su sombrero y se inclinó ante los espectadores, como si no se tratase de él. Ciertamente no se comportó como un hombre que iba a morir*.

Un testigo ocular, que publicó posteriormente una descripción de aquella escena, observó que *los clérigos, al trasladarse al teatro de la ejecución, habían expresado el vivo deseo de verle glorificar a Dios en el momento de su muerte por una sincera confesión de los pecados que le habían llevado a su perdición*, de suerte que no pudieron menos de sentirse decepcionados cuando Quelch exclamó: *Señores, tengo muy pocas cosas que decirles; y lo que tengo que decirles es que deseo ser informado de las razones por las que estoy aquí. He sido condenado únicamente por consideraciones de oportunidad. ¡Que el Señor se compadezca de mi alma!*

El buen efecto de las últimas palabras fue un tanto estropeado por la añadidura de una amenaza de índole económica: *Hubieran debido concedernos el beneficio de haber traído dinero a Nueva Inglaterra. ¡Y nos cuelgan por eso!*

Todos los otros prisioneros hablaron con humildad, expresando la esperanza de ver sus pecados perdonados, a excepción de un irlandés, Peter Roach, *que parecía desinteresarse de aquello y no dijo apenas nada*.

El juez Sewall, que escribió un diario, hace las siguientes anotaciones sobre la gran multitud que se hallaba presente: Cuando pude ver hasta qué punto la ribera estába cubierta de gente, sentí estupefacción. Algunos dicen que había cien barcas. El primo Moodey de York dice que eran ciento cincuenta. El señor Cotton acompañó a la ejecución al capitán Quelch y a los otros desde la prisión hasta Scarlit’s Wharf y de allí, en una canoa, hasta

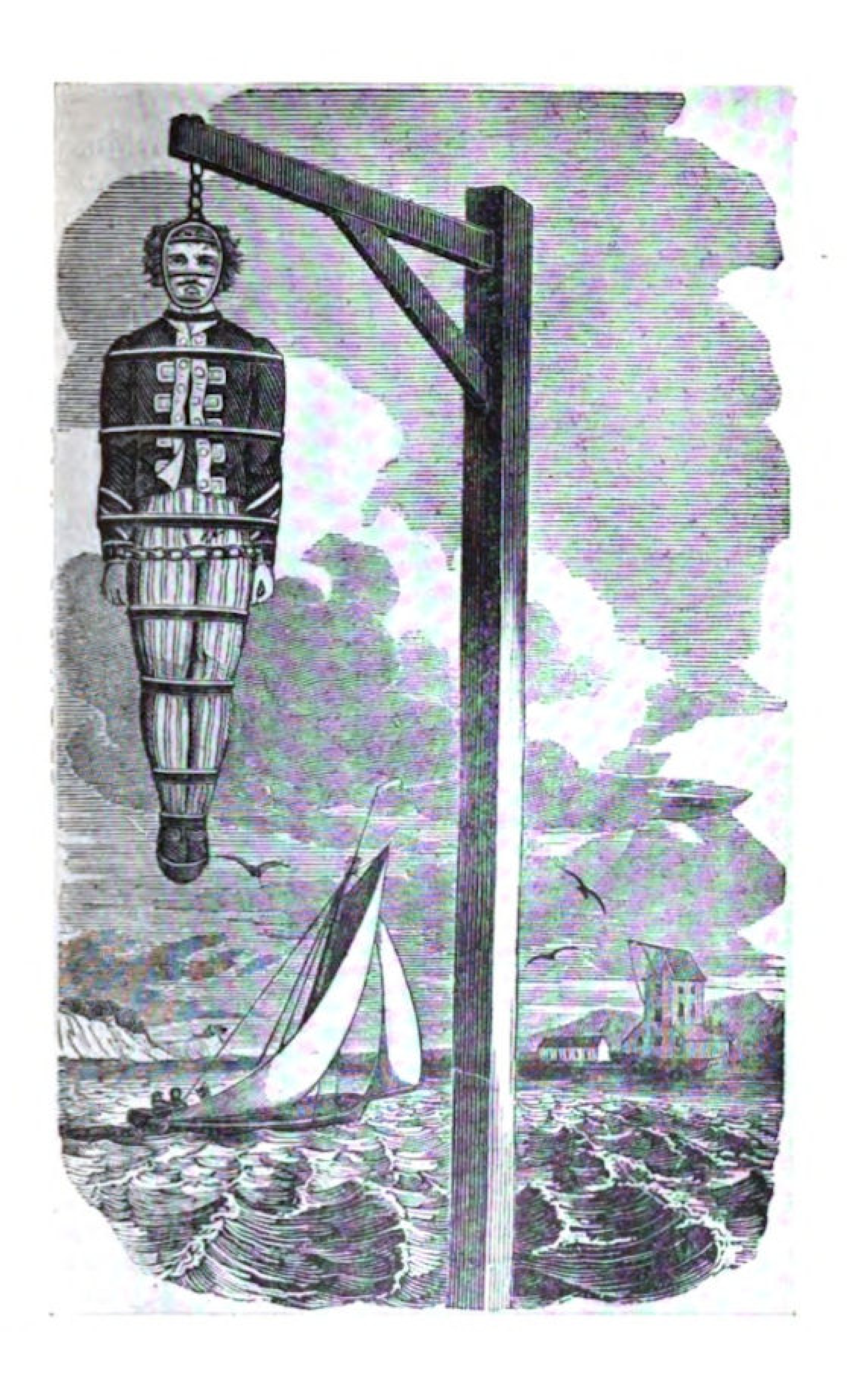
el cadalso, erigido aproximadamente a mitad del camino entre la punta de Hanson y el cobertizo de Broughton. Cuando el patíbulo hubo sido levantado a la altura conveniente, los siete malhechores subieron. El señor Matter rezó por ellos desde su canoa, pues se había quedado allí. Se sujetaron las cuerdas al tablado. Cuando hicieron caer la plataforma, las mujeres lanzaron tales gritos que mi mujer, que estaba sentada en la puerta junto al vergel, los oyó y se sorprendió, pues teníamos viento sudoeste y nuestra casa se encuentra a más de una milla del lugar.

Hecha la justicia de manera tan satisfactoria, no quedaba más que distribuir con generosidad el botín de los piratas. Si se quiere dar crédito a las opiniones expresadas, el proceso ha sido *uno de los casos más evidentes de asesinato jurídico, que han aparecido en los anales americanos*. Pero entre los que recibieron una parte del dinero robado, figuraron el juez Sewall, que cobró 250.700 libras, y el fiscal, que se vio obsequiado con 360.000 libras, en tanto que el abogado defensor de los acusados se embolsó 200.000. El sheriff estuvo ciertamente satisfecho de sus 50.000 lo mismo que el verdugo, que recibía 20.000 *por haber levantado la horca*. Cuando todo el mundo hubo recibido su parte, se había gastado la suma de 7.361.904 libras sobre el dinero robado a los portugueses.

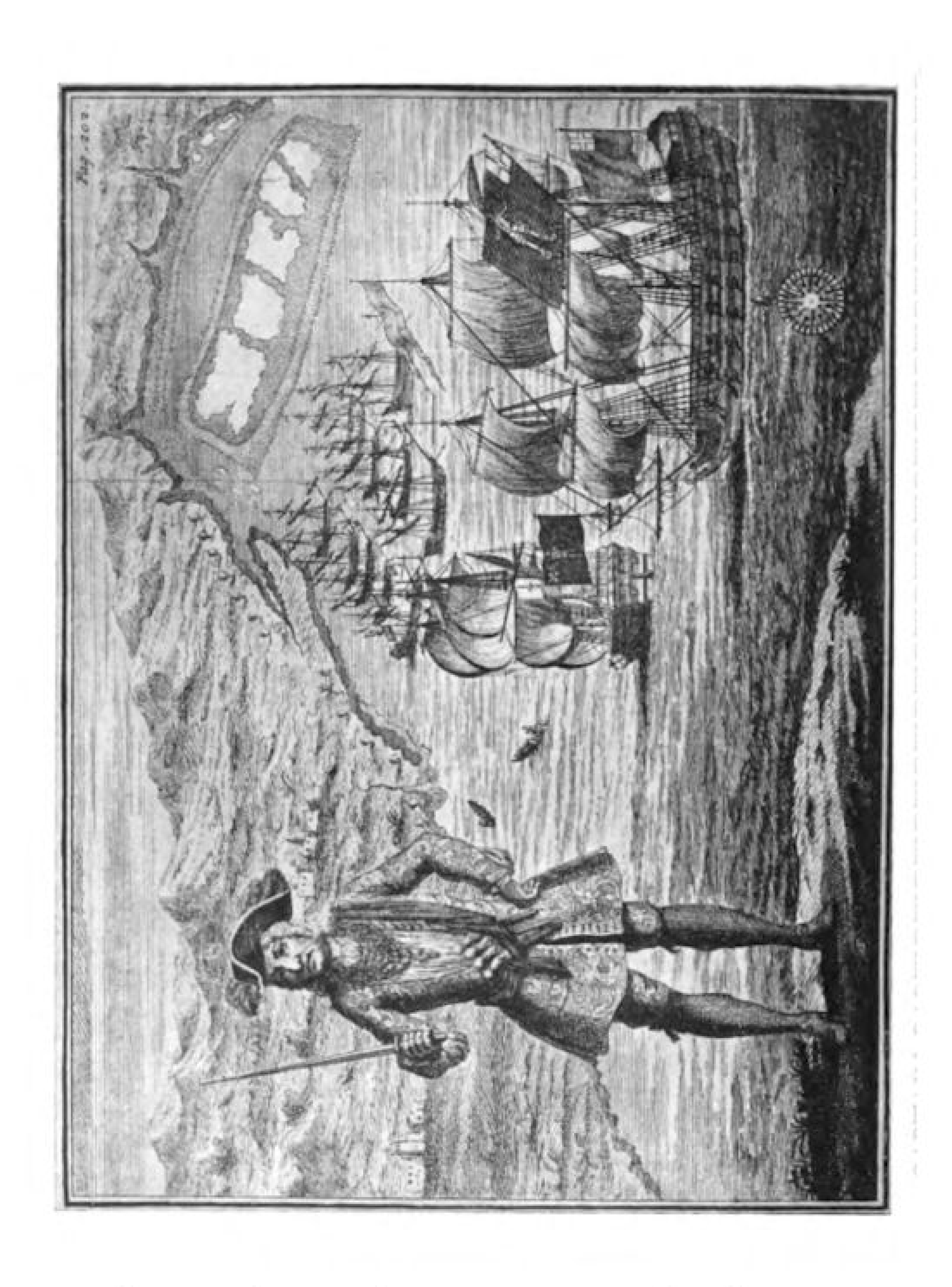
Dos años más tarde solamente, los funcionarios de la provincia se mostraron dispuestos a entregar a la Corona lo que quedaba *de las monedas, los lingotes y el polvo de oro, importados por el capitán Quelch*. Pesado por un orfebre de Boston, el total produjo 788 onzas, y después de haberlo encerrado en cinco bolsas de piel, el tesoro fue enviado en el buque de guerra *Guernsey* al *Lord Tesorero de Inglaterra, para el uso de su Majestad*. Ningún testimonio permite afirmar que un solo chelín haya vuelto alguna vez a los bolsillos de los propietarios portugueses.

Todos los monarcas británicos, unos tras otros, dictaron penas, prometieron ventajas y publicaron proclamas con objeto de asustar o de seducir a los piratas; pero sin el menor éxito. Las guerras del siglo XVIII sólo sirvieron para aumentar el número de corsarios de todas las naciones, y, como lo dijo el reverendo Cotton Matter, *el corsario degenera tan fácilmente en pirata*. Inmediatamente después de aquellos conflictos sobrevino la revolución norteamericana, así como un cambio radical en la

constitución política del Occidente europeo; cambio que acarreó un debilitamiento de la Ley y del orden.



El capitán Kidd colgado encadenado



El capitán Roberts con sus dos barcos,
The Royal Fortune y el *Ranger*,

en la costa de Guinea



Un juicio de prueba



Ann Bonney



MARY READ



Caminando por la plancha

CAPÍTULO III

EL SIGLO XIX



Durante los siete años que duró la revolución americana, o sea de 1775 a 1782, hubo un hormigueo de piratas en las Antillas. El mayor número de ellos, que fueron ingleses, franceses, españoles o norteamericanos, estaban encargados de comisiones más o menos auténticas. Los trastornos graves se produjeron en épocas posteriores, en el transcurso de la larga lucha entre Inglaterra y Francia, que marca el período de 1793-1815. En aquel momento, multitud de los llamados *corsarios* eran en realidad neutrales, interesados mucho más en hacer presas y botín por su propia cuenta que en prestar ayuda a uno u otro de los beligerantes. Terminada la guerra, miles de hombres que habían servido a bordo de aquellos corsarios se vieron sin empleo —precisamente el mal que hacía nacer la piratería.

Los nuevos piratas eran peores que cuantos se había visto antes. Sus predecesores, no obstante sus vicios y su crueldad, no habían sido desprovistos por entero de rasgos de humanidad y a veces se mostraban capaces de heroísmo. La nueva generación fue cobarde sin el menor mérito que pudiese rescatar su villanía. Formados por el hampa de los marinos rebeldes de las sublevadas colonias españolas y la chusma de las Antillas, se revelaban como una turba de sanguinarios salvajes que no osaban atacar

sino a los débiles y que no sentían más respeto hacia la vida de sus inocentes víctimas que el que manifiesta un carnicero hacia la de su ganado. Por consiguiente, nos encontramos en presencia de una monótona lista de matanzas y saqueos en la que se advierte apenas algún acontecimiento o personaje susceptible de hacer saltar la chispa de la imaginación.

El único villano pintoresco de esta gavilla tal vez se nos presente en la persona de Jean Lafitte, hombre que implantó el reinado del terror en el Golfo de México; se proclamó a sí mismo *dictador de Galveston*, atribuyéndose el poder de vender letras de contramarca a sus cofrades; vio puesta a precio su cabeza en cinco mil dólares por el gobernador de Luisiana, y se vengó ofreciendo cincuenta mil dólares por la cabeza del gobernador.

España no podía, o no quería, hacer nada para poner término a la amenaza que pesaba sobre la navegación en las Antillas. Durante la mayor parte de aquel período, la absorbía el conflicto con sus colonias sudamericanas, que suministraban el grueso de las tripulaciones piratas, así como las comisiones en virtud de las cuales éstas pretendían navegar, aunque tales comisiones resultaban ser, en los más de los casos, o falsificaciones o papel mojado, comprado a funcionarios subalternos. Incluso los efectos de la enérgica cooperación de las marinas inglesa y norteamericana se veían reducidos a cero, debido a los oficiales españoles de Cuba, que extraían pingües beneficios del papel de esta colonia como cámara de compensación de los piratas.

Inglaterra y Norteamérica, sin embargo, se obstinaron en su propósito, a despecho no solamente de la indiferencia local, sino también de increíbles sufrimientos: de la fiebre amarilla, de interminables jornadas sin descanso, pasadas bajo el sol de los trópicos en embarcaciones desprovistas de cubiertas, y del constante peligro de epidemias y ataques.

Y tal perseverancia no fue vana: hacia 1835, las dos potencias habían limpiado virtualmente las aguas de las Antillas y el Atlántico del Norte.

Prácticamente puede decirse que aquel período de la piratería finalizó con la captura del *Panda* en 1835. No solamente tuvo este asunto en su tiempo una resonancia internacional, sino que constituye además una ilustración casi completa de lo que fue la piratería a lo largo de la costa

norteamericana a principios del siglo XIX. Existe afortunadamente un relato escrito por un testigo ocular del suceso, un miembro de la tripulación del *Mexican*, barco cuya captura llevaría al cadalso a los bandidos del *Panda*. Los detalles de la narración son tan sorprendentes que merecen ser reproducidos *in extenso*.

Me encontraba en el almacén de Peabody en la mañana de nuestra salida, y no tardaron en llegar otros miembros de la tripulación. Tras de esperar un rato, alguien sugirió que fuésemos en busca del cocinero Ridgely, que por entonces se hospedaba en casa de una señora Ranson, mujer de color que vivía en Becket Street. Salimos. Ridgely estaba allí, pero no mostró interés alguno por ir con nosotros, pues deseaba pasar en aquella casa un domingo más. Sin embargo, como insistimos, hizo sus preparativos y salimos todos juntos. En el patio tropezamos con una gallina negra, que a nuestra llegada voló por encima de la barrera, batiendo las alas y emitiendo un estridente cloqueo. El cocinero estaba loco de terror, repitiendo con insistencia que algo nos iba a suceder; y que aquello era señal de mal agüero; y corrió a buscar un guijarro para aplastar la cabeza al bípedo criminal. El pobre imbécil no logró su propósito asesino, pero no siguió gruñendo.

Hacia las diez pasamos revista de todos los presentes a bordo del bergantín; hicimos formar, y luego nos pusimos a transportar los rollos de moneda destinados a la compra de nuestro cargamento de vuelta. Embarcamos así veinte mil dólares en plata, contenidos en diez cajas de dos mil cada una; también llevábamos unos cien costales de salitre y cien cajas de té. El dinero fue arrimado en la tilla, situada debajo de la gran cámara, y no había un solo hombre a bordo que no supiera dónde lo habíamos metido. Cuando al fin todo quedaba listo, aparejamos y nos hicimos a la mar con viento sudeste. Una vez fuera del puerto y habiendo amarrado el ancla, arreglamos el barco; el capitán hizo llamar a todo el mundo y luego distribuyó los cuartos. Yo estaba de cuarto con el primer piloto, y el joven Thomas Fuller estaba con el capitán.

Acordándose de varios actos de piratería cometidos hacía poco contra mercantes de Salem, el capitán Butman temía visiblemente, —o tal vez tuviera una corazonada—, que algo malo fuera a acaecer; pues al día siguiente, cuando estaba de servicio en el aparejo, escuché una conversación entre el capitán y el primer piloto. Hablaban de los piratas. El capitán decía que pelearía buen rato antes de soltar el dinero. La conversación fue larga, y el capitán parecía muy preocupado. Creo que fue al día siguiente de esta conversación entre el capitán Butman y el señor Reed cuando el primero vino a hablar conmigo en el momento en que me encontraba en el timón. Me preguntó cómo soportaba estar lejos de casa; le contesté que me sentía como siempre *muy bien*. Supe después que había hecho la misma pregunta a toda la tripulación.

Hicimos rumbo sin incidente notable hasta la tarde del 19 de septiembre (de 1832). Después de la cena, todos estábamos sentados en grupo durante el relevo de la tarde (entre las seis y las ocho) y nos contábamos historias de piratas; y como es natural, nos pusimos algo excitados. Bajé a las doce de la noche; a las cuatro de la mañana siguiente, llamaron a mi cuarto. Cuando subimos al puente, el primer piloto vino diciendo que tendríamos que abrir el ojo, porque cerca de nosotros navegaba un barco que había cruzado nuestra ruta en popa y pasado a sotavento. Me senté entre las bitas, y habían transcurrido apenas un par de minutos, cuando un barco cortó nuestra ruta en proa, y se acercó a barlovento. Íbamos a buena velocidad, cuando lo señalé; el primer piloto miró a través de sus anteojos de larga vista, pero no pudo distinguirlo. Le dije que a buen seguro le vería a barlovento al amanecer. Cuando se hizo de día, descubrimos delante una goleta con gavia que pasaba a unas cinco millas, teniendo las mismas amuras que nosotros. Teníamos una ligera brisa de sudoeste y hacíamos

rumbo casi a sudoeste. A las siete, subió al puente el capitán, y tuvimos entonces el primer indicio de que la goleta nos daba caza.

Me encontraba en el timón en el momento en que el capitán salía del camarote. Miró en dirección de la goleta y en cuanto la vio, cogió sus anteojos de larga vista y trepó a la gran cofa. Cuando hubo bajado de su puesto de observación, cerró los anteojos y nos dijo: *Es precisamente el que yo esperaba. He podido contar treinta hombres en su puente*… También dijo que veía a un hombre en la gavia de trinquete, que vigilaba, y que aquel barco le parecía muy sospechoso. Luego nos mandó poner todas las velas (pues la goleta no parecía hacer mucha velocidad), pensando que así lograríamos alejarnos de ella.

Mientras largaba la gran gavia, me senté sobre el palo mayor y me dejé izar hasta las barras para ver mejor.

Vi entonces otro navío, un bergantín, al este de nosotros, y lo señalé. Entretanto, la goleta había hecho rumbo con gran rapidez, porque cuando bajé, estaba a proa. De todas estas apariencias y de su manera de navegar, concluimos más tarde que llevaba a remolque un ancla flotante. Cuando nos fuimos a desayunar, la goleta se encontraba en proa y parecía perseguir al otro barco. Entonces, el capitán dio orden de cambiar de rumbo, y nos dirigimos hacia oeste, tomando pleno viento, para tener más velocidad y desembarazarnos cuanto antes de la goleta. Después del desayuno, cuando volvimos a subir al puente, la goleta vino derecho hacia nosotros, con todas las velas puestas. Noté que alguien había colocado dos barriles de pólvora junto a nuestras dos carronadas, los únicos cañones que teníamos. Pero de cualquier modo, nuestros medios de defensa resultaban enteramente inútiles, puesto que la distancia sobrepasaba el alcance de nuestros cañones.

Poco antes, la goleta había disparado un cañonazo en nuestra dirección para que nos pusiéramos al pairo, lo cual el capitán se disponía a hacer en el momento en que llegué al puente. La goleta enarboló entonces los colores nacionales (el pabellón colombiano), contrabalanceó su gran gavia y se inmovilizó a cerca de media milla a barlovento de nosotros. Era una goleta de gavia de aspecto largo y bajo, con un calado de quinientas toneladas aproximadamente, pintada de negro con una delgada tira blanca, y llevaba debajo del espolón una figura con una cornucopia pintada de blanco. Tenía los palos inclinados hacia atrás y una gavia de bellas dimensiones; en suma, un verdadero clíper de Baltimore. No podíamos distinguir el nombre. Llevaba a bordo cuando menos treinta hombres, e iba armado de un largo cañón de eje, de treinta y dos libras, flanqueado por cuatro piezas de bronce, dos a cada lado.

Nos llamaron desde el barco, gritando palabras inglesas. Nos preguntaron de dónde veníamos, a dónde íbamos, y cuál era el cargamento que llevábamos. La misma voz de la goleta invitó a nuestro capitán a presentarse junto al barco en una canoa para enseñarle nuestros papeles. Bajamos un bote, y el capitán Butman, acompañado de cuatro hombres —Jack Ardissone, Thomas Fuller, Benjamín Larcom y Fred Trask—, se embarcó. En el momento de partir, el capitán Butman estrechó la mano al piloto Reed, diciéndole obrara como mejor le pareciese, si no le volvía a ver.

La canoa del *Mexican* abordó el flanco de la goleta, pero le ordenaron colocarse en proa, donde cinco de los piratas saltaron a nuestra embarcación sin permitir a ninguno de nuestros hombres subir a bordo de la goleta; luego ordenaron al capitán que volviese con ellos a su barco. Llevaban pistolas metidas en el cinturón, y largas navajas en las mangas. Antes de arrancar, uno de los piratas que se encontraban en nuestro bote preguntó a su capitán en español qué debía hacer con nosotros, y recibió la respuesta: *Los gatos muertos no maúllan. Registrad el barco desde abajo hasta arriba y traed a bordo cuanto os sea posible. Ya sabréis qué hacer con ellos*.

Las órdenes del capitán por ser dadas en español, no fueron entendidas más que por un sólo hombre del *Mexican*, Ardissone, el cual prorrumpió en lágrimas, balbuciendo en mal inglés que estábamos perdidos. Nuestra canoa regresó al bergantín, y el capitán Butman y los cinco piratas subieron a bordo. Dos de ellos bajaron al camarote; los otros tres se pasearon por el puente. Apareció

nuestro primer piloto que había estado en el camarote, con los piratas, y dijo que nos reuniéramos en la parte trasera para subir el dinero. Me encontraba con Larcomb junto a la escala del cuartal, y nos disponíamos a bajar al camarote, cuando tropezamos con el jefe de los piratas, quien, mientras subía, dio la señal de ataque.

Los tres piratas estacionados en el puente se abalanzaron sobre Larcomb y sobre mí, hiriéndonos en la cabeza con sus largas navajas. Una gorra escocesa que por ventura llevaba puesta, con un pañuelo de algodón metido por dentro, me salvó de una grave herida, pues el golpe fue tan violento que atravesó una y otro. Nuestro piloto señor Reed intervino tratando de apartar a los bandidos que entonces se volvieron contra él.

Bajamos primero al camarote y después a la tilla. Eramos ocho. Seis de nuestros hombres volvieron al camarote. El camarero y yo recibimos orden de llevar el dinero hasta la cubierta del camarote, lo que hicimos, y nuestra tripulación lo transportó entonces de allí al puente.

Mientras tanto, el cabo pirata que mandaba (el tercer piloto) con gritos había avisado a la goleta que acababan de hallar lo que buscaban. La goleta envió entonces una embarcación ocupada por dieciséis hombres, y habiendo subido éstos, nos mandaron bajar las cajas con el dinero a aquel bote, en el cual las transportaron a bordo del pirata. La canoa volvió entonces con doce hombres más, y empezó un registro minucioso. Nueve de los piratas se precipitaron al camarote, donde nos encontrábamos el capitán, Jack Ardissone y yo, y atacaron al primero con sus cuchillas; al mismo tiempo, uno de ellos le golpeó la cabeza y los hombros con una bocina. Viendo que estábamos indefensos, di un salto para tratar de izarme al puente por la ventana del camarote, agarrándome a las amarras de la lancha. Jack Ardissone, adivinando mi movimiento, me cogió por el pie en el instante en que me disponía a saltar y así me salvó, pues ciertamente habría errado mi salto, cayendo al mar. Entonces, Jack y yo nos echamos a correr con los piratas en pos de nosotros, dejando al capitán a quien habían golpeado e injuriado todo el tiempo, a fin de sacarle más dinero. Nos lanzamos hacia la escotilla. Jack, no creyendo la trampa tan próxima, cayó en la bodega y yo encima de él. Por una razón u otra, los piratas abandonaron la persecución antes de haber alcanzado el orificio entre los puentes; de otro modo, habrían caído con nosotros. A Jack se le quebraron dos costillas. Debajo del puente teníamos todo el espacio libre, pues no había cargamento, y podíamos andar de un extremo del barco a otro.

La tripulación se reunió entonces debajo del castillo, decidiendo esperar allí. No nos encontrábamos mucho tiempo en nuestro escondrijo, cuando vimos llegar corriendo al señor Reed perseguido por el cabo de los piratas, que le pedía su dinero. El primer piloto dijo entonces a Larcomb que se fuera a buscar lo que le había entregado anteriormente para que lo ocultase en lugar seguro; eran doscientos dólares en moneda y Larcomb los había escondido en la bodega, por debajo de las tablas. Larcomb se fue a sacarlos, volvió y los entregó al pirata, el cual deshizo la bolsa, extrajo un puñado, reató el saco y subió al puente. Allí tiró el puñado de monedas al agua para indicar así a sus compañeros a bordo de la goleta que había descubierto más dinero.

Entonces, los piratas amagaron al capitán Butman diciendo que si hallaban más dinero que no les había sido entregado al pedírselo ellos, nos degollaban a todos. Parece que les seguí al camarote, porque les oí proferir esta amenaza ante el capitán. Anteriormente, los miembros de la tripulación habíamos contado nuestro dinero personal y después de comprobar que sumaba cerca de cincuenta dólares, lo habíamos puesto en el barril de salmuera, el cual metimos a escondidas en el espolón. Ahora, oyendo aquella amenaza, corrí a advertir a la tripulación; sacamos el dinero del barril y lo escondimos entre la bordada y el forro del buque. Cayó sobre la carlinga. Posteriormente, nuestro carpintero determinó felizmente su posición exacta, así que no perdimos un solo centavo. ¡Cosa extraña!, el primer lugar que registraron al penetrar en las partes bajas del barco fue precisamente el barril de salmuera. Los piratas examinaron también rigurosamente nuestras prendas, llevándose la ropa nueva, el tabaco, etc… En el camarote, registraron el arca del capitán, pero sin descubrir los

setecientos dólares que tenía escondidos en el doble fondo. Con anterioridad le habían quitado un par de dólares que llevaba en el bolsillo, así como su cadena de oro; en tanto que al primer piloto le aliviaron de su reloj.

Así, mientras el grupo de piratas encargados del registro proseguía su tarea, permanecíamos en los entrepuentes. Hacia las doce tuvimos la impresión de que reinaba gran calma a bordo. Sin embargo, todos convenimos en no arriesgarnos a subir al puente, prefiriendo defendernos con bastones, caso que ellos intentasen bajar; de cualquier modo, estábamos decididos a vender nuestras vidas lo más caras posible. Teniendo cierta propensión a la curiosidad, osé ir a echar un vistazo arriba para ver lo que estaban haciendo. Inmediatamente, me encontré con un cañón de pistola apoyado en mi pecho y recibí la orden de subir al puente, lo que hice seguro de verme arrojado al agua. Uno de aquellos individuos me agarró por el cuello y me mantuvo así, disponiéndose a hundir su navaja en mi pecho. Le miré a los ojos, y dejó caer su cuchillo; luego me mandó buscar las puertas del castillo, que estaban abajo. Descendí y se las traje; pero por lo visto no sabían colocarlas, pues me llamaron de nuevo para reponerlas en su sitio. Eran tres los piratas que me vigilaban, y de pronto, al colocar la última puerta, oí el ruido de un puñal lanzado. Apoyé el canto de la puerta sobre mi vientre y haciendo una rápida voltereta, me agaché por debajo del castillo. El cuchillo siguió mi movimiento, pero pasó sin herirme. Bajé por la escala hasta el fondo. Los piratas izaron entonces la puerta que yo había dejado caer, la amarraron, y nos encontramos encerrados todos en el interior del casco.

También amarraron la escala trasera que conducía a la cámara, encerrando igualmente a los oficiales. Los ruidos que oíamos por encima de nuestras cabezas, indicaban que los piratas habían comenzado su obra de destrucción. Todas las maniobras móviles, incluyendo los guardines, fueron cortadas, las velas hechas jirones, las berlingas desaparejadas; los instrumentos de navegación y todos los objetos móviles a los que pudieron echar mano fueron demolidos; oímos caer las vergas y rodar de un bordo a otro el palo de cangreja. A continuación, como descubrimos en el curso de los sucesos, los piratas llenaron la cocina de materias inflamables tales como pez, filásticas alquitranadas, estopa, etc., y les prendieron fuego, después de haber arrojado la gran vela sobre el tejado de la cocina. Hacía ya más de una hora que vivíamos en esta angustiosa espera, cuando todo ruido cesó, a excepción del chapoteo del mar contra el casco. Durante todo el tiempo, la tripulación había permanecido acorralada en la oscuridad del castillo, incapaz de prever cuál sería el siguiente acto del enemigo, ni en cuánto tiempo vendría la muerte para cada uno de nosotros.

Al fin, hacia las tres de la tarde, Thomas Fuller vino corriendo a informarnos que los piratas abandonaban el barco. Uno tras otro, los miembros de la tripulación pasaron al camarote, y allí, mirando por las dos pequeñas portas de arcaza, vimos cómo los piratas se dirigían hacia la goleta. El capitán Butman estaba de pie sobre la mesa, contemplando el espectáculo a través de una lumbrera, único medio de salida que los piratas habían olvidado cerrar. Le dijimos que el olor de humo nos hacía temer que hubieran prendido fuego al bergantín. Respondió que lo sabía y nos ordenó mantenernos quietos. Bajó de la mesa, se arrodilló para rezar y al cabo de algunos minutos se levantó, ordenándonos con gran tranquilidad volver a proa y añadiendo que ya nos llamaría cuando nos necesitase.

No habíamos vuelto a pasar mucho tiempo debajo del castillo, cuando en efecto nos llamó a popa para pedirnos que fuéramos a buscar cuantos baldes encontrásemos debajo del puente y que los llenáramos con el agua de los toneles de la bodega. A nuestra vuelta, abrió de nuevo la portilla y se deslizó al puente. Le pasamos un pequeño cubo lleno de agua, y entonces se arrastró a lo largo del barandal, en dirección de la cocina, guardándose de incorporarse y escapando así a la observación de la goleta. El fuego comenzaba precisamente a atravesar le techumbre de la cocina; pero el capitán llegó a tiempo para impedir que cundiera afuera, regando la superficie del tejado con algunos chorros. Continuó obrando así durante largo rato, pues no osaba apagar el fuego de una vez, por temor de que los piratas, advirtiendo la desaparición del humo, se dieran cuenta del fracaso de su

funesto propósito. Reducido el incendio a proporciones inofensivas, el capitán abrió el cuartal de popa y nos hizo subir al puente. La goleta, siendo un velero muy veloz, ya se había alejado tanto del *Mexican*, que sólo se distinguía su casco.

Afortunadamente, y gracias a la astucia y previsión de nuestro capitán Butman, los más preciosos de los instrumentos náuticos: la brújula, el cuarto de círculo, el sextante, etc., habían escapado a la destrucción. Parece que les había puesto a salvo debajo del puente de popa, cubriéndolos con un montón de estopa, tan pronto como se hubo dado cuenta de la identidad de la goleta. Al registrar el barco, los piratas pasaron por alto aquel escondrijo a pesar de rozado muchas veces durante la visita.

El bergantín se puso en marcha viento en popa y rumbo al Norte, y como por intercesión de la divina providencia, se levantó una fuerte brisa que antes de caer la noche se había convertido en violenta tempestad acompañada de truenos y relámpagos. Abandonamos el bergantín dejándole huir al viento sin una pulgada de velamen. Navegamos hacia el Norte hasta la mañana siguiente; entonces cambiamos de rumbo hacia el Oeste. En el curso de los días siguientes viramos varias veces de bordo, alternando los rumbos. Finalmente gobernamos con dirección a nuestro puerto, y esta ruta fue conservada cuidadosamente hasta que llegamos a Salem el 12 de Octubre de 1832.

Mas éste no fue el fin de la aventura del *Mexican*. La segunda parte de la historia la constituyó el juicio contra los piratas del *Panda*, que tuvo lugar en Boston, tres años más tarde.

Se supo entonces qué suerte había tenido la tripulación del *Mexican* al salir ilesa de aquel encuentro. Después de haber incendiado el bergantín y cuando ya el barco pirata se hallaba bastante lejos de su víctima, hasta entonces el capitán Gibert se enteró de que sus órdenes de degollar a toda la tripulación no habían sido obedecidas. Juró, blasfemó, y amenazó con volverse atrás y cuidar de que no quedara ningún sobreviviente para contar la historia.

Se organizó una caza y finalmente el *Panda* encalló sobre la costa occidental de África, en el río Nazareth, donde fue descubierto e identificado por el capitán Trotter del buque de guerra británico *Curlew*, encargado de patrullar aquellos parajes, en busca de negreros. Trotter atacó y capturó el *Panda*. La mayor parte de los piratas se salvaron huyendo a tierra; pero una docena de los fugitivos cayeron en manos de un jefe indígena que los entregó al crucero inglés. Encadenados inmediatamente y enviados a Inglaterra, fueron trasladados a otro buque de guerra, el bergantín *Savage*, a bordo del cual los prisioneros llegaron a Salem, en los Estados Unidos, a fines de otoño de 1834.

El proceso de Boston causó gran excitación. Doce piratas en cadenas — he aquí un espectáculo que no se veía todos los días.

El juicio comenzó el 11 de noviembre y duró dieciséis días, al final de los cuales el jurado declaró culpables a Gibert, De Soto y cuatro marinos más, formulando en el caso de De Soto una viva recomendación de clemencia por *su conducta generosa, noble y abnegada al salvar la vida a setenta personas del barco Minerva*.

El mencionado suceso se remontaba al año 1831. En aquel entonces De Soto navegaba como piloto a bordo de un velero que regresaba a La Habana procedente de Filadelfia. Cierto día, al franquear el barco los arrecifes de las Bahamas, De Soto vio un navío varado, cuyos mástiles y vergas hormigueaban de formas humanas. Arriesgando su vida y su barco, De Soto salvó a setenta y dos náufragos, a los que llevó a La Habana. Una compañía de seguros de Filadelfia, deseosa de expresar su admiración ante tal valor y abnegación, le obsequió una copa de plata. Aquel acto de heroísmo salvó a De Soto de la horca. Posteriormente, incluso recuperó la libertad merced a un indulto del Presidente Andrew Jackson. El carpintero Ruiz se benefició también con un sobreseimiento por ser irresponsable.

Para terminar la historia del *Panda* y el *Mexican*, citaremos un extracto de un periódico de Boston, publicado el día de la ejecución:

> Cinco de los piratas han sido ahorcados esta mañana a las diez y media. Los reos fueron acompañados al cadalso por un sacerdote español, pero ninguno de ellos se confesó, ni expresó arrepentimiento. Todos protestaron hasta el fin su inocencia. La noche anterior, el capitán Gibert fue encontrado en su celda con un pedazo de vidrio con el cual pensaba suicidarse. Y uno de sus hombres (Boyga) se cortó el cuello con una tira de hojalata, hallándose tan debilitado a causa de la hemorragia sufrida que fue preciso llevarle en hombros al patíbulo y sentarle sobre una silla en la trampa, en el momento en que ésta iba a caer. La actitud de los delincuentes parece indicar que hasta el último instante habían esperado obtener perdón.

Con la ejecución de la tripulación del *Panda*, la piratería, en cuanto amenaza contra el comercio en aguas norteamericanas, pasó a la historia. Durante algunos años todavía, un puñado de bandidos siguió merodeando en torno a Cuba y a ciertas islas apartadas de las Antillas; mas los daños causados fueron de escasa importancia. La continuidad de la paz y la creciente consolidación de las nuevas Repúblicas convirtieron en poco remunerativos los riesgos inseparables del oficio de pirata de alta mar.

Antes de pasar a otras cuestiones, conviene mencionar un juicio por piratería que en su tiempo produjo alguna sensación.

La historia comienza en abril de 1821, época en que Aarón Smith firmó su contrato de enganche como primer piloto a bordo del *Zephir*, barco conducido por el capitán Lumsden, y que debía salir de Kingston, en Jamaica, con destino a Inglaterra. El 29 de junio, el *Zephir*, se hizo a la mar con cargamento y siete pasajeros. Smith no tardó en descubrir que su capitán era a la vez un ignorante y un cabezón; pues aunque no era un secreto para nadie que la ruta más segura era el paso a barlovento, Lumsden insistió en tomar la ruta a sotavento, porque era la más corta, a despecho del bien conocido riesgo de ser capturado por los piratas.

Hacía cinco días que el *Zephyr* navegaba en alta mar y el barco se encontraba frente a Cabo Antonio, punta sur de Cuba, cuando el vigía señaló una goleta sospechosa que venía derecho a su encuentro. Cuando la goleta alcanzó al *Zephyr* se vio que su puente estaba lleno de hombres. Toda resistencia o escapatoria pareció imposible; el capitán Lumsden se entregó, y el mercante inglés fue sometido al saqueo. Cuando todos los objetos de algún valor hubieron pasado a manos de los piratas, éstos permitieron a su víctima proseguir su ruta con toda la tripulación, menos Aarón Smith que tuvo que trasladarse a bordo del enemigo, pues los piratas desearon conservarlo como oficial de navegación. De manera que le dieron orden de gobernar rumbo a Río Medias, en Cuba.

A las dos de la misma tarde, los piratas llegaban a aquel puerto, cuando Smith vio gran número de embarcaciones y canoas que se dirigían hacia el corsario.

El capitán me dijo que esperaba una numerosa compañía entre la que figuraban dos o tres magistrados y sus familias, así como varios sacerdotes. Añadió que yo vería también a algunas hermosas muchachas españolas. Le expresé mi asombro de verle tan poco asustado ante la perspectiva de encontrarse en presencia de magistrados. Prorrumpió en risa y me dijo que no conocía el carácter español. *Los regalos de café y otros pequeños obsequios* —explicó— *me aseguran su constante amistad; y gracias a ellos no ignoro nada de lo que ocurre en La Habana y me entero a tiempo de cualquier medida hostil que se prepare contra mí*.

Cuando los botes y las embarcaciones hubieron amarrado junto al barco, los huéspedes: dos jueces, un cura y varias damas, así como algunos otros

señores, fueron recibidos con gran pompa por el capitán al que felicitaron por sus éxitos. A Smith le presentó con amabilidad a los invitados como su último recluta y su oficial de navegación. Después, el grupo bajó a la gran cámara para beber a la salud del capitán. Una de las damas propuso bailar, sugestión que fue aceptada por el muy hospitalario anfitrión. Otra de las jóvenes, la hija de un magistrado, eligió como pareja a Smith, con profundo desagrado de éste.

Decliné este honor de manera bastante seca; pero la joven, haciendo caso omiso de mi obvia aspereza, insistió en querer saber el motivo de mi renuencia. Le contesté con candor que mis pensamientos estaban demasiados preocupados por mi triste situación y la pena que ésta había de causar a mi mujer, para que pudiese sentir interés por tales diversiones.

En realidad, Smith era soltero (aunque, según veremos, su corazón no estaba libre), mas a bordo, al exigir que le dejasen regresar a su país, pretendía tener mujer e hijos en Inglaterra. La joven no parece haber sido excesivamente ingenua; pues le contestó con un aire de graciosa candidez: *No es posible que usted sea casado, porque me han dicho que los hombres que lo son se guardan de confesarlo*.

La joven española y el inglés se retiraron entonces a un rincón a fin de platicar larga y confidencialmente sobre tópicos tocantes a la galantería, la honra y el abatimiento moral. Smith supo que se llamaba Serafina, pero parece probable que permaneciera en completa ignorancia de su apellido. La muchacha afirmó compadecerle y sentir un interés tan vivo por su caso que procuraría persuadir a su padre, el magistrado, a conseguir su libertad.

A medida que avanzaba la velada, la melancolía de Smith iba tiñéndose visiblemente de matices tiernos de amoríos. Cuenta que Serafina *era joven, ignorando, a todas luces, el mundo y los artificios que se practican en él*. Cuando un hombre comienza a experimentar tales sentimientos, entonces se encuentra en un estado peligroso. Serafina *era sencilla en sus modales y tenía un aire de sinceridad y de franqueza en todo cuanto hacía o decía, y eso en tal grado que en circunstancias enteramente distintas habría podido ejercer una influencia más grande*. Sus facciones eran armoniosas y atractivas, sin ser bellas; sus ojos brillantes, animados y llenos de inteligencia. *Era morena y su apariencia general de las que inspiran interés*

a la primera mirada. En cuanto a su carácter, era bondadosa, benévola y humana, y tenía sentimientos fuertes y ardorosos que se manifestaban claramente tan pronto como alguna cosa despertaba su interés.

Después de algunos bailes, Serafina pretextó una indisposición y se sentó. Entonces le hizo a Aarón tantas preguntas sobre la magnificencia y la riqueza de Londres, que *el ardor de sus sentimientos y el interés que me manifestaba me hicieron pensar que había producido una tierna impresión en su corazón*. Pero la intimidad de su *téte á téte* fue interrumpida por la ruda intrusión del capitán que *me ordenó que devolviese inmediatamente a la joven dama a su compañía —orden que no osé desobedecer*.

A las primeras horas de la mañana, los invitados comenzaron a despedirse, y el capitán distribuyó obsequios a sus huéspedes. El primero consistía en una caja de tela y seda, otrora propiedad de Aarón, y que fue ofrecida al sacerdote *que se mostró encantado, diciendo al capitán que podía contar con sus rezos y que debía atribuir sus éxitos actuales a sus intercesiones ante la Virgen*. Ninguno de los invitados dejó la goleta sin regalo —procedente del *Zephyr* y todos regresaron a tierra felices y contentos.

Hacia mediodía llegaron embarcaciones más numerosas, trayendo multitud de cubanos deseosos de comprar botín y entre los primeros que subieron a bordo se encontraban Serafina y su padre. La joven, llamándolo aparte, le dijo que su madre sentía vivos deseos de verle y que ella iba a obtenerle permiso de bajar a tierra. Como respuesta a tal atención, Aarón confesó que no era casado, sino que tenía el corazón libre. *Esta confesión pareció darle mucho gusto*.

Comenzó la venta, y Smith, encargado de las básculas, tuvo que pesarles el café a los compradores. Como ni el capitán, ni ningún miembro de la tripulación entendía de aritmética, fue Smith quien hubo de establecer las facturas, y una vez arregladas las cuentas, se hicieron a un lado los negocios y un gran banquete reunió a todo el mundo. El capitán, que hablaba un poco el inglés, ordenó en voz baja a Smith que preparase una mixtura de alcoholes propia para provocar una ebriedad inmediata. Cuando el brebaje hubiese producido su efecto, se proponía improvisar un remate de las prendas robadas a bordo del *Zephyr*.

Smith desempeñó su papel a la perfección, haciendo circular copas llenas de una mezcla de vino, ron, aguardiente y cerveza, que encantó a los invitados. El resultado colmó las esperas del capitán. La subasta fue una verdadera locura, y los objetos más modestos alcanzaron precios inmensos.

Mientras toda la compañía desollaba la zorra sucumbiendo a los efectos del cordial inglés, los enamorados, pues se habían convertido en tales, gozaban de una cariñosa conversación que terminó con la promesa de huir y de casarse en la primera ocasión.

Al seguir nuestra historia hasta aquel momento, se siente uno inclinado a pensar que al joven héroe le habrían podido suceder aventuras peores que la de caer en manos de piratas cubanos de ese temple; pero fue entonces cuando apareció el anverso de la medalla. En el curso de los días siguientes y mientras las piratas cruzaban en busca de nuevas presas, asomó la sospecha de un motín urdido por algunos miembros de la tripulación, y el movimiento, apenas nacido, fue sofocado con la más salvaje crueldad. Al tercer día apareció una vela: fue un mercante holandés que se dejó llevar a Cuba sin disparar un solo tiro. Al entrar al puerto, los piratas recibieron la noticia de que el magistrado, padre de Serafina, había sido herido por el disparo de un ladrón, y con motivo de este accidente se pidió al capitán enviase sin pérdida de tiempo a Smith para que curase las heridas. El capitán, aunque poco dispuesto a soltar al inglés, no deseaba ofender a su amigo y patrón. Así que permitió a Aarón bajar a tierra, pero con escolta. Un examen de la herida, reveló que era leve; mas el astuto Smith exageró su gravedad para tener así la posibilidad de ver a su Serafina con mayor frecuencia.

A la tercera o cuarta visita, como la pareja se había retirado a otra habitación con el propósito de cambiar algunas palabras amorosas y un beso, Aarón advirtió que *sus ojos y todo su rostro estaban radiantes de amor y alegría, y adiviné que me reservaba una noticia feliz. Lo tengo todo preparado —le gritó Serafina con pasión, arrojándose a sus brazos—. El guía está listo y no nos queda más que fijar la cita y encontrar la oportunidad*.

La grata comunicación le conmovió profundamente:

Estreché a la querida y encantadora criatura entre mis brazos, sintiéndome demasiado emocionado para poder pronunciar una sola palabra; y mientras la apretaba contra mi corazón, vertí lágrimas de felicidad y de gratitud. Serafina fue la primera en recobrar su presencia de ánimo.

Ruborizándose por encontrarse en tal postura, se desprendió dulcemente de mis brazos; luego me advirtió de que haría bien en estar en guardia, procurando no dejar ver a nadie mi emoción.

La hacendosa Serafina lo tenía todo pensado: a los dos días, Aarón se presentaría en su casa so pretexto de someter a su padre a una operación quirúrgica; y ella se las arreglaría para tener listos, en el momento de su visita, dos caballos y un guía seguro.

¡Ay!, llegado el momento, el guía se reveló como un traidor y fue necesario demorar la fuga hasta que se hubiesen desvanecido las sospechas despertadas por culpa suya.

Mientras tanto, los piratas tuvieron la suerte de hacer algunas pequeñas presas, además de capturar un gran barco inglés. Como siempre, los habitantes del puerto se apresuraron a sacar un provecho escandaloso de la venta del botín; pero esta vez el gobernador de La Habana se enteró del asunto, y uno de los magistrados previno a los piratas.

Se llegó fácilmente a un acuerdo con la policía, la cual tuvo la complacencia de desaparecer en el momento crítico. Después entró en el puerto otro pirata cubano con los cargamentos de tres barcos ingleses, y se repitió el espectáculo de ponerse en venta las mercancías robadas. A bordo de otra presa, un navío norteamericano, se encontraban dos pasajeros, un oficial español y su esposa. La dama estaba muy enferma, debido en parte a la travesía, pero sobre todo al terror que le inspiraban los piratas. Smith, que ya había adquirido una verdadera reputación de médico y era llamado cada vez que se presentaba un caso de enfermedad o de herida, recibió la orden de cuidar a la enferma hospitalizada a bordo del mismo barco en que vivía él. Como consecuencia de su tratamiento, la señora se repuso rápidamente y quiso mostrarle su gratitud.

Había muy poco sitio a bordo; los tres prisioneros: Smith, el oficial español (a los ojos del primero un bruto sin ninguna educación) y su mujer, dormían en el mismo camarote, sobre colchones colocados en el piso. Esta circunstancia dio lugar a cierto mal entendimiento que habría podido ser causa de complicaciones. Pero dejemos la palabra a Aarón:

Habían preparado para el oficial y su esposa un colchón junto al mío, en el camarote donde el matrimonio pasó aquella noche. Me mostré muy solícito con la señora, le hice probar manjares de arrurruz guisado con vino y vigilé lo mejor que pude su comodidad. La dama me manifestaba una viva gratitud; pero las pruebas de su agradecimiento llegaron a un grado de ardor que me hizo temer

consecuencias graves. Cierta noche, mientras dormíamos tendidos cada uno sobre su colchón, me desperté para encontrar a mi lado a la dama, dormida y con sus brazos en derredor de mi cuello. La desperté con suavidad y la informé respetuosamente de su error, y entonces volvió, sin proferir palabra al lado de su esposo legítimo. Consideré lo sucedido como accidente fortuito, resultado de la estrecha vecindad de nuestros colchones.

Mas la noche siguiente, me vi arrancado de mi sueño por sus caricias, y esta vez las consecuencias amenazaron ser fatales para mí. El marido se despertó en el mismo momento, advirtió que su mujer no se encontraba a su lado, la vio conmigo, y comenzó a vociferar, armando tal escándalo que despertó al capitán. Juzgué prudente hacerme el dormido. La española, al darse cuenta de la situación, lanzó un débil grito, pero recobró inmediatamente su presencia de ánimo y logró tranquilizar a su desenfrenado esposo, persuadiéndole que se había equivocado en el sueño y que su honor de marido quedaba intacto. Él creyó aquello tanto más fácilmente cuanto que me veía dormido.

La situación continuaba estando llena de peligros; pero el capitán, que había entrado para ver lo que sucedía y que recibió la misma explicación que el marido, salió riendo a carcajadas, y su alegría no tardó en poner fin al embarazo de todos los interesados.

Smith parece haber sido uno de aquellos afortunados, o desafortunados, a quienes todas las mujeres adoran. Después del desgraciado episodio del colchón, decidió adoptar una conducta más circunspecta, aunque —y lo observamos con tristeza— no alude en manera alguna a sus deberes hacia Serafina. Es preferible una vez más citar sus propias palabras: Desde aquella memorable noche, el español vigilaba celosamente a su bella compañera; yo, por mi parte, me mostré reservado y prudente en mis relaciones con ella. Pero su falta de buen sentido hizo abortar todas mis precauciones. Me encontraba abajo, en el camarote, preparando un remedio para un enfermo, cuando la dama se alejó furtivamente de su esposo y bajó. No bien entrada en el camarote, se sentó sobre mis rodillas, y rodeando familiarmente mi cuello con su brazo, se puso a besarme. En el mismo instante entró el oficial que la había seguido de cerca, y gesticulando furiosamente corrió al puente para llamar al capitán y pedir que me infligiese un severo castigo. Como la primera vez, la dama me defendió declarando que su marido debía haberse equivocado y que no había pasado nada. Explicó cómo había podido ocurrir que la viera sentada sobre mis rodillas: ella se había resbalado a causa del movimiento del barco y yo la había cogido entre mis brazos, impidiendo así que cayera y se hiriese gravemente. Como el mar estaba agitado y el carca bajo el balanceo daba

bruscas sacudidas, su historia no pareció del todo inverosímil, y el capitán declaró que no había lugar de infligir un castigo.

El marido celoso que no creía una sola palabra de un cuento tan abracadabrante, adoptó un *aire de satisfacción constreñido* y salió del camarote murmurando amenazas de venganza; pero con gran alivio de Smith, el matrimonio español fue puesto en libertad al día siguiente y partió para La Habana.

Durante algunos días, el buque pirata permaneció anclado en el puerto y no ocurrió ningún acontecimiento notable. De pronto malas noticias en una carta, en la que los magistrados advirtieron al capitán que debía salir sin tardanza. Al parecer, las quejas recibidas por el gobernador de La Habana con motivo de actos piratería, habían asumido proporciones tales, que el funcionario, obligado a recurrir a medidas drásticas, acababa de despachar una tropa de quinientos soldados con órdenes de capturar a los piratas, al mismo tiempo que cinco lanchas cañoneras debían acecharlos del otro lado de los arrecifes, caso que intentasen huir.

Los piratas salieron del puerto la misma noche, y al amanecer su barco se encontraba en una solitaria ensenada, protegida por la selva que la ocultaba por entero a la vista desde el mar. Al cabo de algún tiempo y despejada la costa de enemigos, los piratas abandonaron su escondite y volviendo a cruzar en busca de presa, capturaron un mercante francés que dejaron limpio.

Una noche de tormenta, mientras el barco fondeaba junto a la costa y encarnado el capitán a causa de un violento acceso de fiebre, la tripulación se embriagó. Smith aprovechó la oportunidad para huir. Llevándose en su saco de viaje sus instrumentos náuticos y algunas galletas, se deslizó en una barca de pesca, amarrada a popa del buque pirata, cortó el cable y se dejó arrastrar por la corriente. Tan pronto como se encontró lo suficientemente lejos para no ser oído, izó la vela y tomó la dirección de La Habana. Después de navegar todo el día y la noche siguiente, acabó por entrar en el puerto de La Habana, creyendo terminados todos sus infortunios. Mas al pasar por una de las calles principales de la ciudad, he aquí que ve avanzar hacia él, a la cabeza de un destacamento de soldados a su viejo amigo, el capitán español. Este le hace detener por su tropa, le lleva al palacio del

gobernador y allí le acusa de piratería y de robo de cierta suma de dinero, hurto del que pretende haber sido víctima.

Smith pasó varios días encerrado en un calabozo oscuro y lleno de sabandijas de la prisión municipal. Al fin, fue llevado ante el juez y sometido a un largo interrogatorio. Terminado éste, el fugitivo se vio trasladado a la cárcel judicial, donde se encontró en compañía de cuatrocientos o quinientos prisioneros de todas las nacionalidades, que se ganaban un poco de dinero enrollando puros, oficio que Smith aprendió a ejercer, al igual que ellos, a las siete semanas de su instrucción. Al cabo de algún tiempo, fue conducido ante el tribunal para justificarse de la acusación formulada contra él por el capitán español; pero se vio remitido a la audiencia siguiente a fin de permitir a los jueces deliberar sobre su caso. Luego, cierto día, uno de los magistrados vino a verle en su calabozo y entonces le anunció con franqueza que podría recuperar su libertad por la suma de cien doblones, pero que de negarse a pagar sería entregado al gobierno de Jamaica que había pedido su extradición.

Smith que no tenía ni un centavo y mucho menos cien doblones, explicó al juez que no se encontraba en condiciones de efectuar pago alguno. Al día siguiente, tres oficiales ingleses del buque insignia de sir Charles Rowley, acompañados por una guardia de soldados españoles, le condujeron a bordo del crucero *Sibyl*. Allí, con gran asombro suyo, le pusieron grilletes y le encerraron en la bodega común como a un criminal.

Tras una larga travesía, el *Sibyl* llegó a Deptford, donde Smith se vio librado de sus cadenas, pero sólo para ser transferido a la prisión de Newgate en espera del día en que había de comparecer ante el tribunal del Almirantazgo bajo la acusación de piratería.

El proceso, que causó gran sensación entre el público, comenzó el 20 de diciembre en Old Bailey. Se escuchó a gran número de testigos y fue principalmente el testimonio de un representante del bello sexo el que determinó al jurado a pronunciarse a favor del reo. El ángel salvador era la señorita Sophia Knight, *una persona de notable encanto*. Al ser llamada a la barra, se mostró en extremo emocionada, y al verla el prisionero se deshizo en llanto. Sophia Knight declaró haber conocido íntimamente al acusado hacía tres años, y añadió que esperaba su llegada a Inglaterra para

casarse con él. A este punto de su deposición, por poco se desmayaba, prorrumpiendo en lágrimas. El prisionero que *parecía profundamente conmovido, se puso a llorar también*. Y el enternecido jurado pronunció un veredicto de absolución. La historia no nos dice si la leal señorita Knight se casó con Aarón o si (eventualidad harto improbable) éste volvió al lado de Serafina.



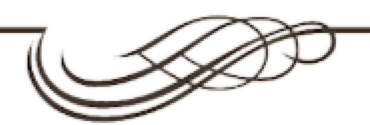
La huida de Aaron Smith



LIBRO CUARTO

CAPÍTULO I

LA COSTA AFRICANA



El desarrollo de la piratería a lo largo de las costas de África parece haberse producido en fechas relativamente recientes, por lo menos son recientes los testimonios que de ella tenemos. Desde los tiempos de la expedición de Vasco de Gama, en 1498, se habían establecido relaciones comerciales permanentes entre Portugal y el Extremo Oriente por la ruta del Cabo de Buena Esperanza. Las alusiones a la piratería en esta ruta siguen siendo muy vagas hasta el siglo XVIII, momento en que los merodeadores descritos en el libro de Johnson emprenden la travesía del Océano Índico, empujados a tentar fortuna en estas aguas, porque la otra ribera del Atlántico les resultaba demasiado inhospitalaria. Pero el nombre más famoso que se asocia al derrotero de las Indias, pertenece al siglo XIX: es el de Benito Soto (que no debe confundirse con Bernardo Soto del Panda), pirata oriundo de La Coruña, que se hace notar por primera vez siendo piloto de un buque negrero portugués, el *Defensor de Pedro*, que en aquella época, noviembre de 1827, cruzaba el Atlántico, procedente de Buenos Aires y dirigiéndose hacia la costa de Guinea.

El capitán, que era oficial de la marina real portuguesa, Don Pedro de María de Suza Sarmiento, se había visto obligado a embarcar en un puerto

de Brasil a cuarenta pasajeros. Por desgracia suya, descubrió demasiado tarde que doce de ellos eran piratas de Cuba.

El barco no se encontraba mucho tiempo en alta mar cuando De Soto tentaba ya a sus compañeros, y se percató de que buen número de ellos estaban dispuestos a unirse a su plan de apoderarse del *Defensor de Pedro* y retornar a la piratería. La ocasión se presentó en enero, al atracar el barco en Mina, puerto de la costa de Guinea, dando la casualidad de que tanto el capitán como el primer piloto y algunos tripulantes habían bajado a tierra. El resto de la tripulación o, más exactamente, los renuentes a hacer causa común, fueron embarcados en una pequeña canoa que, arrastrada por la corriente, se hundió y todos se ahogaron.

De Soto cambió el nombre del barco, que ahora se llamó *Black Jocke* e hizo rumbo a la isla de la Asociación. El 13 de febrero de 1828, los piratas tropezaron con el *Morning Star*, conducido por el capitán Souley de regreso a Inglaterra, procedente de Ceylán. Llevaba a bordo, amén de un rico cargamento de canela y café, gran número de pasajeros, incluyendo a veinticinco soldados ingleses enviados a la Metrópoli con permiso de convalecencia, en compañía de sus mujeres, y a varios civiles. El propietario del barco era un cuáquero de nombre Tindall, el cual, fiel a sus principios, se había negado a armarlo.

El *Morning Star* era un velero muy rápido; pero el *Black Joke* resultó más veloz todavía. No tardó en alcanzar a su víctima y disparó un cañonazo sobre su proa para hacerla ponerse al pairo. El capitán Souley intentó pasar por alto la advertencia, hasta que una lluvia de metralla le convenció de que mejor valía respetarla. El pirata arrió entonces el pabellón inglés bajo el cual había navegado hasta entonces, izando los colores de la República de Colombia. De Soto intimó al capitán la orden de presentarse en una lancha con los papeles; pero éste prefirió enviar al segundo piloto escoltado por un marino y tres soldados, los cuales, al subir a bordo, encontraron a De Soto trémulo de rabia porque el *Morning Star* había demorado tanto la rendición, y recibieron la orden de volver en el acto a buscar al capitán si no querían que sus cañones echaran a pique el barco de las Indias.

Apenas llegado el capitán, le mataron. Sus compañeros, que ya se hallaban a bordo, fueron presos, mientras un francés de nombre Saint-Cyr

Barbazon se trasladaba hacia el mercante con un grupo de piratas para dar muerte a toda la tripulación del *Morning Star*.

La orden no fue ejecutada al pie de la letra; pero fueron pocos los que escaparon, refugiándose en los entrepuentes. En medio de un paroxismo de maldiciones y alaridos, los piratas asestaban puñaladas a diestra y siniestra, guadañando a los inermes tripulantes y pasajeros, sorprendidos en el puente. Después de la matanza, los asesinos procedieron al saqueo del barco, robando dinero, alhajas, instrumentos náuticos y hasta el último objeto de valor. Terminada la faena, se instalaron en la gran cámara y el maestresala tuvo que servirles de comer y de beber. A poco tiempo, la comida se había convertido en una orgía y excesos aún peores; bacanal a la que sólo pusieron fin los bramidos de De Soto que quiso saber por qué sus hombres no regresaban, y cuya furibunda voz dominaba los gritos de las mujeres arrastradas al interior de la cámara y el ajetreo de los hombres encerrados en la bodega.

Antes de partir, Barbazon cortó el aparejo del *Morning Star*, ció los palos y practicó agujeros en el casco, con la intención de hundirlo. Cuando el último salvaje hubo abandonado el barco y desaparecida en el horizonte la silueta del *Black Joke*, algunas mujeres lograron librar a los hombres. Pero la situación de los sobrevivientes era desesperada. El agua llenaba rápidamente el barco, y los infelices parecían no haber escapado a una manera de morir sino para sucumbir a otra. Milagrosamente, sacando el agua sin tregua, consiguieron mantener a flote el barco hasta que a la mañana siguiente fueron auxiliados por otro mercante inglés, igualmente con destino a la metrópoli.

El incidente causó enorme sensación, no solamente en Inglaterra, sino en toda Europa. Tuvo por resultado que desde aquel momento los barcos del señor Tindall iban armados más poderosamente que los de ningún otro armador.

De Soto continuó sus operaciones, capturando varios navíos en aguas de las Azores y matando y ahogando invariablemente a las tripulaciones. A poco tiempo, el *Black Joke* había llegado a ser tal amenaza para toda la navegación comercial, que los mercantes que regresaban de las Indias

recibían la orden de juntarse en Santa Elena, prosiguiendo el viaje en forma de convoy, como medio de protección mutua.

A estas fechas, los piratas habían acumulado tanto botín que decidieron hacer una visita a España para venderlo y luego entregarse a la vida alegre. En su ciudad natal, La Coruña, De Soto se procuró papeles falsos y así provisto se trasladó a Cádiz, donde esperaba encontrar un mercado propicio a la venta de su botín. Era de noche cuando el *Black Joke* llegó a la proximidad del puerto, y los piratas echaron anclas fuera de la rada, pensando entrar en la mañana; pero el viento se tornó hacia el Este, y de repente un violento huracán comenzó a soplar en dirección de la tierra. El buque pirata fue arrojado sobre las rocas; mas al despuntar el día, la tormenta se calmó y la tripulación pudo alcanzar la costa en canoas y sin pérdida de vidas.

De Soto, viendo sus planes frustrados, imaginó otra astucia. Inculcó a sus hombres un cuento que esperaba fuera recibido con simpatía por las autoridades de Cádiz: sus compañeros debían aparentar ser náufragos, diciendo que su capitán acababa de ahogarse y que sólo pedían permiso de vender el pecio. Conque entraron en Cádiz y se presentaron ante el oficial del Almirantazgo el cual aceptó su relato con la deseada credulidad. De Soto encontró fácilmente a un mercader que se mostró dispuesto a comprar el barco por la suma de mil setecientos dólares. El contrato estaba firmado y sólo faltaba cobrar el dinero, cuando ciertas contradicciones en los relatos que daban los piratas de sus aventuras, hicieron nacer sospechas, y se detuvo a seis de ellos. De Soto y uno de sus marinos huyeron, refugiándose en el territorio neutral que separaba a España de Gibraltar.

Tan pronto como hubieron cesado las tentativas de dar con los tránsfugas, De Soto se introdujo en aquella fortaleza disfrazado, provisto de un falso pasaporte y luego se hospedó en una pequeña taberna sita en un angosto callejón. Sintiéndose seguro, el pirata llevó la vida de un gran personaje; pues si queremos dar crédito a alguien que le conoció en aquella época, De Soto *gastaba mucho dinero en su vestimenta: lucía habitualmente un sombrero blanco del mejor gusto inglés, medias de seda, calzones blancos y una camisola azul. Tenía bigotes tupidos, y sus cabellos, que eran muy negros, abundantes, largos y naturalmente rizados, le daban*

el parecido de un predicador londinense con tendencias proféticas y cierta propensión a la poesía. Estaba tostado por el sol, y su aire y porte revelaban un espíritu orgulloso, emprendedor y dispuesto a todo.

La primera persona que sospechó de ese brillante huésped de Gibraltar fue la sirvienta de la taberna. La muchacha participó a su amo que todas las noches, al arreglar la cama del caballero encontraba debajo de su almohada un puñal. Examinaron la habitación y descubrieron entre otros objetos comprometedores un baúl con ropas que habían pertenecido a pasajeros del *Morning Star*, así como un carnet de mano del desdichado capitán. De Soto fue encarcelado en el acto, juzgado por el gobernador, sir George Don, declarado culpable y condenado a muerte.

Hasta el día de la ejecución, el pirata persistió en afirmar su inocencia; pero *la terrible voz de la religión acabó por vencer su terquedad*, e hizo una confesión completa de sus crímenes, de los que se arrepintió. Un testigo de sus últimos momentos relata:

> Creo que jamás hombre alguno dio muestra de una contrición igual a la que mostró él en aquel instante; y sin embargo, no manifestó el menor miedo: caminaba con paso firme en pos de la fatal carreta, mirando alternativamente su ataúd y el crucifijo que tenía en la mano. Con frecuencia apretaba a sus labios el símbolo de la divinidad, repitiendo las oraciones que le decía al oído el sacerdote que le acompañaba, y no parecía inquietarse más que por su salvación eterna.
>
> Llegada la procesión al pie del cadalso, en la orilla del mar, el pirata subió a la carreta; mas encontrando la cuerda corta para su cuello, se colocó de un salto sobre su féretro e introdujo así su cabeza en el nudo corredizo. Luego, al sentir ponerse en movimiento la carreta, exclamó: *Adiós, todos* y se dio un aventón hacia adelante.

Una vez que los barcos de las Indias habían pasado al sur de Santa Elena, no corrían grandes riesgos de tropezar con piratas hasta el momento en que franqueasen el Cabo de Buena Esperanza; hacían entonces rumbo al Este para evitar otra madriguera de piratas —la isla de Madagascar—, después de lo cual se hallaban prácticamente seguros hasta poco menos de cincuenta millas de la Costa Malabar.

La expedición del capitán Woodes Rogers a la Nueva Providencia, en las Bahamas, emprendida en 1718, había hecho desaparecer este famoso nido de piratas. Algunos fueron ahorcados; el resto, dos mil aproximadamente, se sometió y recibió el perdón real. Los más endurecidos, sin embargo, huyeron hacia Oriente, estableciendo su cuartel

general en Madagascar, y pronto esta isla se convirtió en una base de la piratería tan temible como había sido la de las Bahamas.

En 1721, los estragos causados desde allí al comercio británico, especialmente al de la Compañía de las Indias Orientales, se habían hecho tan alarmantes que el gobierno inglés acabó por despachar una escuadra con órdenes de desalojar a los merodeadores. La elección del jefe de esta fuerza difícilmente hubiera podido resultar más desgraciada. El comodoro Thomas Mathews tenía como cualidad única el valor personal; en lo demás *estaba desprovisto de sentido común y de buenos modales y carecía por completo de conocimiento del mundo*. Aparte de estos defectos intelectuales, era a la vez feroz y deshonesto. Durante la travesía de ida, a bordo del *Lian*, hizo escala en la bahía de San Agustín, en Madagascar, con el propósito de dar caza a los piratas. Como no los desanidaba a la primera inspección, en vez de esperar la ayuda que le traían sus otros dos buques, el *Salisbury* y el *Exeter*, Mathews se dirigió hacia Bombay. Antes de partir, confió a los indígenas un mensaje para el capitán Cockburn, del Salisbury, en el que le indicaba todos los pormenores del plan de operaciones de la escuadra. Apenas se hubo alejado, cuando llegaron dos piratas importantes, Taylor y La Bouche, los cuales leyeron la carta y enviaron en el acto una advertencia a todos los piratas de Madagascar. Lo primero que hizo Matthews al llegar a Bombay fue provocar un violento conflicto con el gobernador a propósito de la cuestión de quién dispararía la primera salva. La soberbia de su actitud ofendió a todos los funcionarios de la Compañía de las Indias Orientales, y los duelos entre sus oficiales y los de la Marina de Bombay se convirtieron en incidentes cotidianos. Por otra parte, llegaba en un momento sumamente oportuno, puesto que acababan de prepararse planes para un ataque combinado de los ingleses y los portugueses contra el gran pirata Angria, en Alibag. El fracaso de esta campaña, principalmente por culpa de Matthews, hallará una descripción en el siguiente capítulo. Después de aquel fiasco, Matthews se consagró enteramente al comercio privado, procurando dejar tranquilos a los piratas. Durante un año más o menos, navegaba de cabotaje por cuenta suya, combatiendo con todos cuantos encontraba en su camino; después, decidió regresar a Madagascar y ocuparse de la misión que le había sido confiada.

A su llegada a Carpenter's Bay, en Mauricia, Matthews encontró un mensaje de los piratas, *escrito con carbón sobre la tumba del capitán Carpenter*, y avisándole que estaban cansados de esperarle y que habían salido para Fort Dauphin. *Esta noticia* —escribe Clement Downing— *nos hizo partir a toda velocidad hacia aquel puerto, con la esperanza de dar con ellos; decíase que rebosaban de riquezas, lo cual impartió vigor y valentía a todos los marinos y grumetes de la escuadra*.

En Bourbon, vendieron gran cantidad de arrack, aguardiente de palma que los franceses pagaban regiamente. A continuación, la escuadra atracó en la isla de Santa María, *sitio en que se refugió el capitán Avery y que fortificó muy sólidamente, aunque ahora se hallaba en ruinas a causa de la negligencia de los negros y debido al hecho de que los piratas no le atribuían ya la misma importancia que antes*.

No encontraron allí pirata alguno; en cambio, tuvieron que abrirse paso a través de los restos de barcos mercantes arrojados a la costa por los filibusteros, y toda la bahía aparecía cubierta con sus cargamentos. En ciertos lugares, los marinos se hundían hasta la rodilla en canela, clavo y pimienta. Luego se presentó el monarca local, acompañado por sus dos hijas. Los altos personajes fueron invitados a bordo.

El rey ofreció a sus dos hijas como obsequio al capitán, pues era costumbre hacer tales regalos a los piratas, y pensaban que nosotros éramos lo mismo que aquéllos; pero aunque el capitán rechazó tan amable ofrecimiento, las damas fueron aceptadas por dos de nuestros oficiales, quienes pagaron caro ese honor, pues a uno le costó la vida y el otro quedó malamente contagiado.

El rey hizo jurar amistad a los oficiales ingleses bebiendo a su recíproca salud un vaso de una mezcla de agua salada y de pólvora de cañón, *siendo ésta la ceremonia que les habían enseñado los piratas*.

Otro visitante pintoresco que vino a presentarles sus respetos, era un blanco, un pirata de sangre pura, James Plantain, nacido en Chocolate Hole, en Jamaica. Llegó armado hasta los dientes, con una guardia de veinte indígenas. Poseía una vasta propiedad de tierras, y los nativos le llamaban *el rey de Ranter Bay*. Matthews recibió de él la interesante información de que el famoso pirata Taylor se ocultaba en el interior.

Lejos de detener a Plantain, Matthews hizo con él negocios lucrativos de mercancías robadas, vendiéndole sombreros, medias y arrack, artículos que el rey de Ranter Bay pagó generosamente con oro y diamantes.

Pese a su experiencia en materia de piratería, John Plantain se reveló como un hombre más honrado que Matthews. Habiendo pagado ampliamente las mercancías compradas, dejó sus barricas de vino y de arrack en la playa, al cuidado de algunos hombres. Apenas hubo vuelto la espalda, cuando Matthews mandó a la costa sus lanchas, se llevó los licores que le habían sido pagados e incluso robó a algunos de los indígenas que los guardaban. Después de esta notable proeza, hizo rumbo a Bengala, consolándose con el pensamiento de que no era uno de *esos viles piratas que luego de haber cometido gran número de maldades, se habían establecido en medio de una tribu de idólatras para entregarse a toda clase de vicios*.

Aquel James Plantain, después de hacer fortuna como pirata, volvió a Madagascar, donde vivía en un castillo fortificado en compañía de un escocés y un danés. Su historia es contada con lujo de detalle por Downing; nosotros nos limitaremos aquí a trazar una silueta de su vida y sus actos.

Siendo niño, sus familiares se habían dado cuenta de que *como tenía un temple vagabundo, no soportaba la menor reprensión*. Tal inclinación, junto con su amor al mar, le hizo encontrar rápidamente la carrera que le convenía. Habiéndose lanzado al oficio de pirata en Rhode Island, completó su aprendizaje bajo un buen maestro, el capitán John Williams, del *Terrible* y partió con él hacia Guinea. Allí se adhirió a otros piratas y se apoderó de algunas ricas presas. Uno de los buques de rapiña era mandado por el capitán pirata England, mientras que el famoso Bartholomew Roberts conducía y gobernaba otro.

Sobrevino una querella entre los partidarios de England y los de Roberts por la cuestión del nuevo campo de operaciones que había que elegir, y finalmente los dos bandos se separaron. Plantain, a bordo del *Fancy*, navegó a Madagascar, donde los piratas *fueron recibidos con regocijo por el rey*. Después de permanecer algún tiempo en Madagascar, James Plantain y sus hombres se dirigieron hacia Johanna. Allí tuvieron la sorpresa de tropezar con dos barcos de la Compañía de las Indias Orientales, el

Cassandra y el *Greenwich*, mandados el primero por un tal capitán Macrae y el segundo por el capitán Kirby, que habían hecho escala en aquel punto para tomar agua. Ambos se encontraban camino de Bombay, con un cargamento de plata, el envío anual a Bombay y a Surat.

Los dos capitanes de la Compañía decidieron atacar los buques piratas, pues esperaban recibir una buena recompensa por la captura de dos piratas tan famosos como England y Taylor. Los mercantes de las Indias cortaron las amarras y se hicieron a la mar; pero el combate no principió sino hasta la mañana siguiente, en el momento en que se despejó la brisa.

Entonces los piratas se aproximaron enarbolando en el palo mayor un pabellón negro con una calavera y dos tibias; en el palo de trinquete, una bandera roja, y en el asta, la cruz de San Jorge. Macrae abrió el fuego, pero con gran sorpresa e indignación, su compañero, el *Greenwich*, huyó, abandonándole a su suerte.

Por excelentes que fuesen el barco y la tripulación de Macrae, las condiciones de la lucha les eran demasiado desfavorables. Después de un furioso cañoneo de tres horas, el capitán vio que su única posibilidad de salvación consistía en varar; aunque, de asistirle Kirby, hubiera sido fácil derrotar y capturar a los dos piratas. Ya había a bordo del *Cassandra* trece muertos y veinticuatro heridos; entre estos últimos figuraba el valeroso capitán. Encallado el barco, los marinos que sabían nadar lograron llegar a la playa; pero algunos cuyas heridas impidieron que saltasen al agua, murieron degollados por los piratas. Macrae y los demás sobrevivientes huyeron al interior, donde fueron acogidos con simpatía por los indígenas, los cuales se negaron a entregarlos.

Al cabo de algunos días, la furia de los piratas se calmó, sin duda por la razón principal de que acababan de capturar un velero muy rápido que llevaba a bordo setenta y cinco mil libras en plata. Invitaron, pues, a Macrae a celebrar con ellos una entrevista amigable. A su llegada, el capitán fue recibido cordialmente por England y la mayoría de los piratas, aunque un grupo encabezado por el sanguinario Taylor había optado por matarle.

De pronto se produjo una violenta disputa entre uno y otro bando, en el curso de la cual intervino inopinadamente un pirata de aspecto feroz, *con bigote impresionante y pierna de palo, todo armado de pistolas, así como el*

hombre del Almanaque lo estaba de flechas. Ese matamoros tomó la palabra en medio de un desbordamiento de blasfemias, insistiendo en que se perdonara la vida a Macrae; luego, estrechándole la mano, juró hacer trizas al primero que le tocase, pues Macrae, así sostuvo enfáticamente, era un buen muchacho y él se atrevía a afirmarlo, porque había navegado bajo sus órdenes en otro tiempo.

Después de torrentes de palabras y más aún de ponche, se convino, con gran ira de Taylor, en entregar el *Fancy* a Macrae y en dejar que se fuera. Al cabo de cuarenta y ocho días de horribles sufrimientos, casi desnudos y medio muertos de hambre, Macrae y sus hombres llegaron a Bombay.

Mientras tanto, los piratas se habían dirigido hacia la Costa Malabar. Allí capturaron varios grandes navíos portugueses y moros, con los que volvieron a Madagascar. Fue entonces cuando les trajeron la carta dejada en tierra por Matthews y al tomar conocimiento de su contenido, estimaron prudente ir a ocultarse por algún tiempo.

James Plantain, ahora un hombre rico, decidió retirarse. Se construyó un fortín, al amparo del cual se proclamó rey de Ranter Bay. Fue muy querido de sus súbditos negros que compusieron y cantaron canciones en su loor. Tenía un pequeño ejército de soldados indígenas, con el que gustaba de emprender incursiones sobre los rebaños de los reyes vecinos.

Plantain era dueño de varias esposas a las que mantenía en extrema sumisión. Haciendo honor a la costumbre inglesa, les había bautizado: Moll, Kate, Sue y Pego. Sus mujeres llevaban suntuosos vestidos de seda y algunas lucían collares de diamantes. A pesar de todo y no obstante su serrallo, el rey de Ranters Bay codició a la nieta del rey de Messealage, potentado indígena de tierras vecinas. La princesa tenía sangre blanca en las venas; decíase que era la hija de un pirata inglés, y se llamaba Eleanora Brown, del apellido de su padre. Tenía modales agradables y hablaba un poco el ingles. Downing, que conoció tanto a Eleanora como a Plantain, relata que este último, *deseoso de poseer una mujer de origen inglés, mandó pedir su mano al rey de Messealage (llamado por los piratas Long Dick o King Dick)*.

King Dick rechazó brutalmente la petición, de suerte que el ultrajado Plantain inició una encarnizada guerra contra el abuelo de la beldad; guerra

que terminó con una victoria del ex-pirata y torturas espantosas para los prisioneros blancos ayudantes del vencido. Mas le esperaba una decepción, pues *la dama por cuyos hermosos ojos había sido desencadenada la guerra, resultó ser la hija de uno de los ingleses asesinados por Plantain. Al enterarse de este infortunio, Plantain se puso tan furioso que hizo ejecutar a King Dick en la misma forma atroz en que había dado muerte a los ingleses y holandeses sus víctimas*. Saqueados y quemados los dominios del difunto rey, Plantain regresó a Ranter Bay *llevando consigo la susodicha dama, no obstante que tenía un bebé, y mostrándose muy enamorado de ella*.

Parece que Eleanora Brown era muy superior en cuanto a su instrucción a las demás mujeres de piratas de Madagascar, pues su llorado papá *le había enseñado el Credo, el Padrenuestro, y los diez mandamientos, dándole algunas nociones de la fe cristiana*, conocimientos, todos, que han debido ser de gran confortación para James Plantain. Llegado a su fortaleza, *celebró una espléndida fiesta, y confió después a Eleanora todos los asuntos domésticos, alejando del gobierno de la casa a sus otras mujeres*. Recibimos una idea encantadora de la intimidad del matrimonio Plantain al leer que la reina de Ranter Bay *acostumbraba a hablarle de religión, a hacerle preguntas sobre Dios y a decir sus rezos en la mañana y en la noche; por esta razón a Plantain le gustaba decir que tenía por mujer una monja, lo cual no impedía que la escuchase con aire de aprobación*. Ese esposo acomodaticio adornó a su mujer con las joyas más ricas y con los más bellos diamantes que poseía y la regaló con veinte jóvenes esclavas.

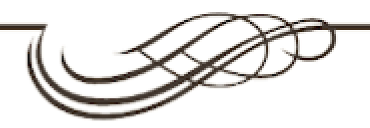
Empero fue preciso hacer frente a deberes más serios. Y es que el rey de Ranter Bay aspiraba a ser rey de toda Madagascar y en efecto lo fue después de numerosas guerras devastadoras y sangrientas. Concebimos fácilmente que diera una serie de suntuosas fiestas a las que invitó a todos los holandeses, franceses e ingleses de la isla. Entre los huéspedes figuraba el capitán England, *que en aquel entonces estaba muy debilitado y que después no vivió más que un mes; cuéntase que su muerte fue consecuencia de los vivos remordimientos que su mala vida había cargado en su conciencia*; pero nuestro historiador se apresura a añadir que *tal cosa se encuentra raramente en hombres de su especie*.

El nuevo rey de Madagascar parece que se hartó pronto de su realeza, en tal grado que decidió abandonar sus territorios, deseoso, según se pretende, de permitir a sus súbditos gozar tranquilamente de sus bienes. Pero la verdad es que Plantain olfateó los síntomas precursores de una sublevación de la población indígena. Después de haber terminado la construcción de una corbeta, partió en compañía de una de sus esposas, la fiel Nelly, hacia la costa Malabar. Allí, la pareja fue acogida con alegría por Angria quien *al enterarse de las grandezas de la vida de Plantain y de sus virtudes de guerrero, le hospedó magníficamente*.

Esta noticia es la última que tenemos de aquel extraño personaje. ¿Moriría de alguna enfermedad, de excesos alcohólicos, de heridas recibidas al servicio de Angria, o terminaría sus días en Chocolate Hole? Nadie lo sabrá jamás.

Capítulo II

LOS PIRATAS DE MALABAR



El litoral oeste de India, desde Bombay hasta Cochin, conocido entre los marinos bajo el nombre de *la Costa Malabar*, vio a fines del siglo XVII el advenimiento de una dinastía de piratas que adquirieron con el tiempo una especie de monopolio en ese género de negocios y que se hicieron tan poderosos que durante sesenta años una fuerza tal como la Compañía de las Indias Orientales, ayudada además, aunque de manera intermitente, por la Marina Real, se mostró incapaz de reducirlos. El gobierno de la federación se conservó siempre en manos de la familia Angria, clan de origen mahrata, pero cuyos agentes no eran todos hindúes. Los peores entre ellos eran europeos, sobre todo ingleses, atraídos hacia el Mar Rojo y el Océano Índico por los relatos sobre las fabulosas riquezas capturadas por Avery.

El primero de la familia Angria que ejerció un mando reconocido fue Kanhoji o Conadji que aparece hacia 1698 como almirante de la flota mahrata. Poco a poco, Kanhoji se hizo independiente de los señores de Punat, sus patrones, convirtiéndose en amo de la costa en una extensión de trescientas millas al sur de Bombay. A todo lo largo de esta costa, Kanhoji construyó una serie de fortalezas, las principales en Alibag, Seeverndrug, y Vijaydrug, y de estas plazas salía con el poderío de un verdadero rey de los

piratas a guerrear contra todo el tráfico marítimo, pero de manera especial contra la Compañía de las Indias Orientales.

Llegó un momento en que la jefatura de la Compañía, tan lenta en perder la paciencia como en obrar, se vio obligada a informar a Kanhoji que sus actos de piratería contra los mercantes ingleses ya no podrían continuar sin represalias. El potentado se limitó a contestar que proporcionaría a los británicos una oportunidad de recordar el nombre de Kanhoji Angria, y realizó su amenaza con tanto esmero que en 1704 le enviaron un emisario especial para advertirle que no era posible permitirle visitar los barcos en aguas de Bombay, *a lo cual respondió por un desafío, diciendo que había procurado grandes beneficios a los ingleses, quienes, por su parte, no cumplían con sus promesas; y que en adelante se apoderaría de sus navíos donde quiera que los encontrase*. La Compañía se quejó entonces ante sus directores en la metrópoli, con el solo resultado que Kanhoji acabó por capturar regularmente los barcos europeos, menos los más grandes y que, de hecho, apresó a todo lo largo de la costa, desde Surat a Debul… todos los mercantes particulares que cruzasen su camino.

A los pocos años, Kanhoji se adueñó de una isla situada frente a Bombay, y la fortificó con tal éxito que con su flota de buques poderosamente armados, algunos de los cuales llevaban hasta sesenta cañones y cuyos comandantes eran, en su mayor parte, marinos europeos experimentados, se convirtió en una grave amenaza para la ciudad. Las defensas de Bombay eran de las más primitivas. Cada vez que los directores de la Compañía ordenaban poner en pie fortificaciones, el Consejo de Bombay se excusaba, observando: *Sabemos que es cosa natural en los ingenieros construir objetos de curiosidad que cuestan muy caro*, y se contentaba con algunas torres circulares a lo largo de la costa.

Los piratas se veían libres de detener a su gusto cualquier barco que entraba o salía. La asustada Compañía envió a título de represalias una poderosa flota de veinte galeotas. El resultado aparece en una lacónica mención del informe oficial sobre aquella expedición:

9 de junio. Retiré al puerto nuestras galeotas, después de haber perdido cincuenta hombres a causa de la incompetencia de nuestro jefe, y destruido una de las plazas de Angria.

Sin embargo, cuando nos damos cuenta de la chusma que formaba el grueso de los oficiales y soldados de la Compañía, y de lo mal pagados e indisciplinados que eran, no podemos menos de extrañarnos que lograsen ganar victorias. La mediocridad de los directores es increíble. Estos hombres publicaron en cierta ocasión una orden que prohibía el uso de pólvora de cañón para ejercicios, admitiendo una sola excepción, a saber, que *de cuando en cuando parecía necesario acostumbrar a los hombres al tiro para evitar que encontrándose en combate, se asustasen del ruido y rebote de sus armas*.

En 1715, sin embargo, se nombró en Bombay un nuevo gobernador, Charles Boone, hombre de temple harto distinto del de sus débiles y venales predecesores, guiados principalmente por la preocupación de enriquecerse. Su primer acto fue la construcción de una muralla en torno al establecimiento. Después, hizo construir buques de guerra, pero tropezó con grandes dificultades para equiparlos, pues la Compañía pagaba a sus marinos sueldos tan míseros que los mejores preferían trabajar al servicio de Angria. Ello no obstante, Boone tuvo a poco tiempo a su disposición una magnífica armada de diecinueve fragatas, balandras, quetches y galeras de remo, con la que no habría tardado en suprimir la piratería de no interponerse la incompetencia e indisciplina de sus subordinados.

Cuando Matthews llegó a Bombay en 1721, procedente de Madagascar, el comodoro comprobó que Boone ya había organizado una fuerte coalición con los portugueses, lista para atacar mancomunadamente al azote de Malabar. Pero el carácter de Matthews imitó al comandante de los portugueses, los cuales luego se mostraron vacilantes, retirándose tras los primeros cañonazos cambiados en el ataque contra Colaba, una de las plazas fuertes de Angria, y la expedición terminó lamentablemente con disputas sobre el responsable de aquella derrota. Matthews golpeó al jefe portugués en plena cara con su bastón, incidente que deshizo inmediatamente la alianza.

Aquella expedición había de ser el coronamiento de los actos del gobierno de Boone, que se retiró decepcionado. Sin embargo, logró infligir tanto a los piratas de Malabar como a los del Mar Rojo más daño que ninguno de sus predecesores, no obstante las dificultades amontonadas en

su camino por consejeros intrigantes y tenientes indisciplinados. El 9 de enero, Boone se embarcó para Inglaterra. Al navegar a lo largo de la costa, sus tres buques fueron agredidos por la escuadra de Angria, pero ésta huyó derrotada. Cerca de Andjediva, el ex-gobernador asestó su último golpe, sorprendiendo a los piratas a punto de saquear un mercante. Boone salvó el barco y capturó una de las piraguas enemigas.

Kanhoji Angria murió en 1729, dejando a sus cinco hijos la calamidad de disputarse sus riquezas. Los portugueses se aliaron sucesivamente a uno de los hermanos y luego a otro; pero al obrar así, empedraron el camino de su propia decadencia en la costa occidental de la India, descuidando precisamente a aquel de los hermanos que prevaleció: Tuladji. Este acabó por afianzar en sus manos la sucesión de su padre, y durante el mayor parte del resto del siglo XVIII, cuando comenzó a declinar el poderío de los holandeses y los franceses, entre él y los ingleses se entabló la lucha por el dominio de las aguas indias.

Las querellas intestinas de los mahratas aseguraron a la Compañía de las Indias una tregua de veinte años; intervalo que aprovechó construyendo y equipando buques de guerra y habilitándolos para sostener combates serios. Por varias veces, al verse atacados, estos buques pasaron a la ofensiva, hundiendo los *grabs* piratas al terminar el encuentro.

Pero la elevación de Tuladji Angri resucitó la vieja amenaza con toda su fuerza. El primer hecho del nuevo jefe fue una embestida contra toda una flota inglesa protegida por una escolta, y la captura de cinco veleros ante los cañones de dos cruceros. En 1749, Tuladji se apoderó del *Restoration*, el mejor barco del servicio de Bombay, tras un combate que se prolongó desde el mediodía hasta la noche y que hace poco honor a los artilleros y a la disciplina de aquel buque inglés.

Tuladji reinó entonces como soberano incontestado arriba y abajo de la costa, y todo el tráfico habría quedado suspendido sin la ayuda de cuatro buques de guerra enviados de Madras para proteger Bombay. Y aun así, los rápidos veleros de Angria perseguían a menudo durante días enteros los barcos que navegaban con escolta, acechando como una manada de lobos el momento de saltar sobre los rezagados.

No fue sino cuando la Compañía hubo comprendido lo importante que era tener buques destinados exclusivamente al combate, en vez de organizados con la doble tarea de combatir y de llevar cargamentos, cuando se obtuvo cierto grado de seguridad.

Los ingleses no eran, sin embargo, las únicas víctimas de los piratas de Malabar. También los portugueses y los holandeses perdían todos los años un número creciente de sus mercantes; los holandeses sufrieron su pérdida más desastrosa en 1754, año en que uno de sus navíos cargado de municiones cayó en manos del enemigo, en tanto que otros dos hicieron explosión después de un furioso combate, en el curso del cual Tuladji vio echados a pique dos grandes piraguas y muertos gran número de sus hombres.

A medida que se extendía el poderío de los británicos, abarcando toda la India como consecuencia de la derrota de los franceses, muchos piratas de los menos importantes, se sentían felices de poder llegar a un entendimiento con el gobierno de Bombay. Hasta el altivo Tuladji envió un emisario para proponer la paz. Las condiciones que ofrecía, ciertamente habrían sido aceptadas en vida de su padre; pero en el intervalo transcurrido desde aquella época, la posición del Consejo de Bombay se había fortalecido de una manera harto notable. Así es que la proposición de Tuladji de introducir un sistema de salvoconductos para los barcos de la Compañía, recibió la respuesta:

> ¿Se imagina usted que los ingleses se someterán jamás a recibir salvoconductos de una nación de la India? No podemos aceptar tal cosa. Nosotros concedemos salvoconductos, pero no los recibimos de nadie.

Se firmó entonces un pacto entre el Consejo y los Mahratas disidentes, con espíritu de atacar a Tuladji por tierra y por mar. La fuerza naval combatiría bajo el mando del comodoro William James, quien, desde su llegada en 1751, había prestado buenos servicios contra los piratas de Malabar e iba a ganarse una gloria perenne.

El 22 de marzo de 1755, el comodoro James se hizo a la mar a bordo del *Providence*, crucero de cuarenta cañones, acompañado por el *Swallow*, de dieciséis cañones, por el quetche lanzabombas *Viper*, y por una balandra, el

Triumph. Al cabo de un viaje de dos días, la escuadra se unió a la flota aliada compuesta de cerca de cincuenta embarcaciones grandes y pequeñas. El día 29, la armada llegó a la vista de Severndrug, fortaleza principal de Tuladji, en el momento en que la flota pirata salía del puerto. Inmediatamente, se izó la señal de caza, pero los barcos mahratas, que resultaban ser andadores más lentos que los de James se quedaron atrás y a la caída de la noche sus aliados aparecían apenas visibles en el horizonte.

Los partidarios de Angria estaban lejos de desear combate, aún con la reducida escuadra de James, y se les veía tender hasta sus turbantes y demás ropaje con objeto de aumentar el velamen. Todo el día siguiente continuaba la caza. El *Providence* se aventajaba cada vez más al resto de la escuadra, en tanto que la flota mahrata había desaparecido desde hacía mucho del horizonte. Dándose cuenta entonces de que la persecución era inútil, el comodoro cambió de rumbo y volvió a Sevemdrug. La ciudad, sita dentro de una rocosa ensenada en el extremo de una península, era defendida por la *Fortaleza de Oro*, bastida cuyas murallas tenían cincuenta pies de alto. A barlovento se hallaba otro fuerte poderoso, armado de cuarenta y cinco cañones, y hacia el sur se alzaban dos baluartes de menor importancia.

James vio en seguida que la reducción de estas fortificaciones por las tropas mahratas representaba un esfuerzo de varios meses, aun cuando estuviese en condiciones de cerrar el paso a todo los refuerzos por mar, cosa que el monzón no le permitía. Así que resolvió, contrariamente a las órdenes del Consejo, tomar el asunto en sus manos. Había pasado por una buena escuela y sabía que para oponer con éxito un buque a un fuerte, precisaba aproximarse a éste lo más posible y dominarlo por el peso del metal. Después de haber practicado las sondas necesarias, se acercó, el 21 de abril; a cuatro brazas de agua, teniendo a sus lados el *Viper* y el *Triumph*, y bombardeó la fortaleza de Severndrug. La flota mahrata no apoyó su acción, de suerte que el *Swallow* se encargó de guardar la entrada meridional.

El cañoneo continuó durante todo el día, hasta el momento en que una fuerte marejada impuso, a la caída de la noche, el cese del fuego. El fuerte contestó vivamente, pero sin causar muchas averías, mientras que la flota mahrata se mantenía fuera del alcance de las balas, observando una actitud

de mera espectadora. Durante la noche, se presentó un desertor de la fortaleza, trayendo la noticia de que el gobernador había sido matado y que los estragos causados por el cañoneo eran grandes. Supieron también que no se podía hacer ninguna brecha en el punto sobre el cual se dirigía el tiro del *Providence* por estar tallada aquella pared en roca maciza.

En la mañana, el *Providence* se hizo a la mar, y James dispuso sus fuerzas entre Severndrug y Gova, embistiendo Severndrug tan de cerca que el fuego de los hombres apostados en las cofas, sumado al tiro de dos o tres cañones del puente superior, impidió toda respuesta a los artilleros de la fortaleza. Con sus piezas de batería del bordo opuesto, James cañoneaba los otros fuertes, los cuales eran simultáneamente objeto de la atención del *Viper* y el *Triumph*. Difícil sería encontrar otro ejemplo de una acción en que sólo un buque de línea y dos queches lanzabombas, hayan atacado con éxito cuatro fuertes al mismo tiempo; fuertes cuya artillería era, además, numéricamente muy superior a la de los atacantes. Pero las disposiciones tomadas por James habían sido tan juiciosas que la operación se llevó a buen término sin averías ni bajas. Poco después de las doce, explotó el polvorín de Severndrug; el incendio se propagó, y pronto se vio una corriente de hombres, mujeres y niños que se precipitaban hacia sus embarcaciones para salvarse en tierra firme. Muchos de ellos fueron interceptados en el camino y llevados a bordo del *Swallow* y de las galeotas mahratas. El cañoneo de los fuertes de tierra continuó hasta la noche y fue reanudado la mañana siguiente. Hacia las diez, los tres bastiones arriaron la bandera. Así, pues, en cuarenta y ocho horas, James había reducido por su vigorosa acción aquella fortaleza de Angria, sólo inferior en cuanto a su poderío de defensa, a la de Gheriah, y eso sin perder un solo hombre.

En el jardín público de Woolwich se levanta un alto monumento, la llamada *Torre de Severndrug*, erigido por la viuda del comodoro James en memoria de los hechos de su ilustre esposo.

Esta tierra grandiosa visible desde lejos,

Evoca el historial de los valientes y la demolición del poderío de Angria,

Devastador en aguas de Oriente.

Alentado por la asombrosa victoria de Severndrug, el Consejo de Bombay decidió emprender una tentativa análoga contra una fortaleza aún más poderosa, la de Gheriah. El 11 de febrero de 1756, los ingleses reunieron en aguas de Gheriah la fuerza naval más formidable que jamás había salido de Bombay. Al lado de la flota de la Compañía —dieciocho barcos bajo el mando del comodoro James— veíase una escuadra de seis buques de guerra, capitaneada por el contralmirante Watson, cuatro de cuyas unidades eran cruceros de línea. Esta armada transportaba un cuerpo expedicionario terrestre de ochocientos europeos y de seiscientos soldados indígenas bajo las órdenes del inmortal Robert Clive.

Algunas de las instrucciones del Consejo a los comandantes de la tropa y la flota, merecen ser recordadas. He aquí lo que dicen:

> Parece probable que Tuladji Angria se muestre dispuesto a capitular, y es posible que ofrezca una suma de dinero; pero no debéis olvidar que ese individuo no puede ser tratado al igual que cualquier príncipe del mundo conocido, porque es un pirata indigno de confianza, pues capturó, quemó y destruyó no solamente barcos de todas las naciones europeas, sino también los pertenecientes a indígenas a pesar de ir provistos de salvoconductos de su propia mano, por los que cobraba todos los años sumas importantes. Caso que ofreciese dinero, éste debería considerarse tan sólo como indemnización de los numerosos y ricos buques que nos robó (y que no podemos encontrar aquí), sin hablar de las innumerables embarcaciones pequeñas.

Ante todo, el Consejo deseaba apoderarse de Tuladji muerto o vivo, pues mientras viviese y gozara de libertad, continuaría cometiendo agresiones.

Al llegar a Gheriah, los británicos hallaron el ejército de sus aliados mahratas acampado frente a la plaza, y un mensajero vino a informarles que con un poco de paciencia verían rendirse la fortaleza sin disparar un tiro; pues Tuladji había bajado al campamento, pronto a abrir negociaciones. Tal no era la intención de los ingleses: sabían que los mahratas sólo se interesaban por el botín y que habrían de repartirlo si el fuerte se entregase sin luchar, mientras que correspondería a los ingleses victoriosamente si la rendición era precedida por un asalto. A despecho del ofrecimiento de enviar parlamentarios, el almirante Watson se negó a negociar e invitó a los defensores de la fortaleza a rendirse sin condiciones. A la una y media de la tarde llegó la respuesta negativa, y la flota recibió entonces órdenes de forzar la entrada al puerto, cerrada por los grabs de Tuladji. Entre los

cincuenta y ocho buques de guerra del pirata se encontraba el *Restoration*, capturado hacía seis años.

La flota inglesa soltó un bombardeo terrible; las balas caían tan densas sobre el fuerte, que los piratas no podían cargar sus cañones.

En el trascurso de aquella tarde de febrero, más de un cruel ultraje fue expiado bajo la granizada de hierro. Al cabo de dos horas de fuego una bala incendió el *Restoration*; el incendio se propagó a los grabs, y algunos instantes después, la flota de Angria, durante medio siglo el terror de la costa, no era más que una hoguera.

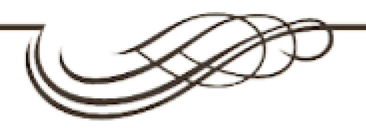
A la caída del día, Clive desembarcó a la cabeza de sus tropas y tomó posición a milla y media del fuerte, donde se le unieron los mahratas. Durante toda la noche, los queches lanzabombas continuaron su obra de muerte; pero la fortaleza todavía no flaqueaba. La flota pirata, convertida en antorcha, comunicó el fuego a los bazares y almacenes, suministrando a los cañoneros ingleses un alumbramiento perfecto.

A primeras horas de la mañana, el almirante Watson despachó al fuerte otro parlamento; mas los defensores persistieron en su negativa de rendirse. Consiguientemente, los buques de línea entraron de nuevo en el puerto, reanudando el bombardeo, mientras Clive atacaba desde tierra. A las cuatro de la tarde se produjo en el fuerte una violenta explosión. Inmediatamente después se levantó la bandera blanca. Un oficial inglés se trasladó a tierra, pero Tuladji persistió en su renuencia a entregarse sin condición. Una vez más se abrió el fuego, y veinte minutos más tarde el pabellón pirata quedaba arriado definitivamente.

Hallaron en la fortaleza cantidades de oro, plata y piedras preciosas por valor de ciento treinta mil libras. El tesoro fue repartido entre las fuerzas terrestres y navales, con gran pena de los mahratos quienes aunque nada habían hecho por merecérselo, creían su deber reclamar una parte del botín. Tuladji mismo se rindió a ellos y no a los ingleses, y permaneció prisionero en sus manos por el resto de sus días, de suerte que ya no tuvo ocasión alguna de perjudicar a los marinos indígenas, ni a los extranjeros. Su caída y la toma de Gheriah pusieron prácticamente fin al reino de los piratas de Malabar.

CAPÍTULO III

LA COSTA DE LOS PIRATAS



La costa de Arabia confina hacia el Este con la extensa península de Omán. Al Norte la limita el Golfo Pérsico al que se entra desde el Mar Rojo por el angosto paso de Ormuz. El navegante, al acercarse a este estrecho por el lado del Golfo de Omán, advierte a su izquierda una ribera baja y recortada, conocida entre los marinos desde hace siglos bajo el nombre de la *Costa de los Piratas*.

Aquellos parajes fueron probablemente la cuna de la navegación y, consecuencia muy natural, de la piratería. Gracias a su posición geográfica, llegaron a ser el primer eslabón de las relaciones comerciales entre Oriente y Occidente. Cuando comenzó el transporte de mercancías desde el Este hacia el Oeste, fueron los árabes de Omán quienes las encaminaron desde las Indias hasta Arabia. Este tráfico ya se halla mencionado en las inscripciones descubiertas en los monumentos de Nínive, de Babilonia y de Egipto, indicación que nos hace situar los primeros fletes marítimos en las proximidades del año 5000 antes de Jesucristo.

Los árabes de aquella costa, primitivamente pescadores, condujeron con el tiempo sus pequeñas embarcaciones de remo o de vela cada vez más lejos, manteniéndose en un principio junto a las riberas patrias. A medida

que llegaban a ser más expertos en la construcción naval y en la navegación, los ribereños se aventuraron mar adentro y finalmente alargaron sus travesías hasta tierras lejanas.

Durante el siglo IX, los árabes de Mascota comerciaban con ciudades chinas tales como Cantón, fundando establecimientos comerciales en países aún más alejados: Siam, Java, Sumatra. Traían al Golfo Pérsico especias, incienso, sedas y gran número de otras rarezas de Extremo Oriente, y eran ellos quienes abastecían a los egipcios de mirra e ingredientes necesarios para embalsamar a sus muertos.

Las mercancías procedentes de las Indias se trasbordaban en Omani, y después remontaban el Golfo Pérsico y el Eufrates hasta Babilonia. Desde allí pasaban en caravanas a través del desierto hacia el Mediterráneo. La última etapa del transporte y el comercio estaba en manos de los fenicios, los cuales, aunque figuraban entre los primeros navegadores, han sido precedidos por los árabes en varios miles de años.

No fue sino mucho más tarde, tal vez cosa de quinientos años antes de nuestra era cuando el Mar Rojo comenzó a entrar en seria competencia con el Golfo Pérsico en cuanto ruta para el flete de productos del Oriente a Europa.

Hubo en la *Costa de los Piratas* diversas tribus entregadas a la navegación oceánica; pero la más poderosa entre ellas y la que desempeñaría el papel más importante en la piratería, fue la tribu de los joasmees, de la que los europeos no tuvieron conocimiento hasta que los mercantes portugueses principiaron a penetrar en el Golfo Pérsico por el estrecho de Ormuz, acontecimiento que se produjo en el siglo XVI.

No había nada extraordinario en que aquella costa, dentellada de un extremo a otro, rica en lagunas y arrecifes, y poblada, además, por una raza de fuertes instintos rapaces, llegase a ser un nido de ladrones del mar, tan pronto como hubiese barcos extranjeros que robar. La capital de los joasmees era Ras-al-Khyma que continuó siendo hasta épocas muy avanzadas del siglo XIX uno de los últimos centros del comercio de esclavos.

Las actividades de los joasmees pasaron por vez primera del cuadro local en diciembre de 1778. Fue entonces cuando seis de sus *dhows*

atacaron en el Golfo Pérsico un barco inglés que llevaba despachos oficiales y tras un combate de tres días lo capturaron y lo condujeron a Ras-al-Khyma. Alentados por tal éxito, reanudaron sus proezas al año siguiente, haciéndose de otros dos navíos británicos. En octubre de 1797, los joasmees manifestaron su desprecio hacia los europeos, acometiendo por sorpresa, no un inerme mercante, sino un crucero inglés, el *Viper*, que fondeaba en el puerto de Buchir. El buque de guerra acababa de anclar en medio de una flota de *dhows* joasmees, cuando el almirante de esta última se presentó ante el agente de la Compañía de las Indias Orientales en aquella ciudad y después de muchas protestas de amistad pidió que le abasteciera con pólvora y proyectiles. Demostrando una estupidez increíble, el agente dio órdenes al capitán Carruthers del *Viper* de entregarle los pertrechos.

No bien había sido trasbordada la pólvora a los *dhows*, cuando los joasmees la metieron en sus cañones y batieron el fuego sobre el crucero inglés. La tripulación del *Viper* se encontraba en este momento en la batería, desayunando; pero gracias a la rapidez con que los marinos saltaron al puente, se logró cortar a tiempo las amarras, permitiendo así al barco maniobrar. Hubo un furioso combate; uno de los primeros heridos fue el capitán Carruthers que recibió una bala en los riñones, *pero apicetando un pañuelo al talle, el capitán permaneció en el puente hasta el momento en que otro proyectil le atravesó la frente, derribándole*. Un cadete, Salter, asumió entonces el mando y al fin ahuyentó a los *dhows*. De su dotación el *Viper* perdió treinta y dos hombres entre muertos y heridos, lo cual demuestra con qué heroísmo y perseverancia se había batido el buque y cuán cerca se había hallado de caer en manos de los árabes.

Hecho característico: el gobierno de Bombay no emprendió ninguna investigación sobre aquel acto de felonía, ni tomó medida alguna para castigar a los piratas. De haber dado apoyo a los héroes del *Viper*, habría podido acabar en un santiamén con los corsarios joasmees, puesto que la ruda lección administrada a los árabes en Bushir tuvo por sí sola un efecto saludable que operó durante algunos años. Pero la indiferencia de la Compañía y la falta de represalias hicieron que se olvidara aquella lección, siendo causa de la pérdida de muchos valiosos barcos y de gran número de vidas humanas.

El período de tranquilidad no duró más que siete años. El rey de Omán era un soberano enérgico, que se opuso a los actos de piratería de las indisciplinadas tribus ribereñas mostrando más celo que el mismo gobierno inglés de Bombay. Pero en 1804, el monarca, descendiendo el golfo durante una expedición marítima, se trasladó a una pequeña embarcación árabe con la intención de bajar a tierra en Basidora, a tiempo que sus buques proseguían su camino con reducida velocidad. De pronto, al aproximarse el rey a la playa; tres *dhows* joasmees saltaron de una ensenada y le atacaron, matándole a él y a tres personas de su séquito en el primer asalto y huyendo antes de que la flota de Mascata tuviese tiempo de acudir en ayuda de su soberano.

La muerte del sultán marcó la desaparición del orden y la seguridad en el golfo, y los joasmees, desenfrenados de nuevo, se hicieron más audaces que nunca. Hubo toda una serie de ataques y las destrucciones de mercantes ingleses se multiplicaron, hasta que el capitán David Seton, residente británico de Mascata, persuadió al gobierno indígena para que enviara una expedición punitiva contra los joasmees. El capitán Seton condujo en persona la flota árabe, la cual bloqueó a los piratas atrincherados en la isla de Kishl, y así les obligó a entregarse. Tras prolongadas negociaciones entre Bombay y los joasmees, se firmó en 1806 un tratado que comprometía a los piratas a respetar el comercio británico a cambio de un permiso de comerciar con los puertos ingleses entre Surat y Bengala.

La futilidad de tamaño pacto no tardó en ponerse en evidencia cuando un barco de la Compañía se vio agredido por cuatro *dhows* piratas. Tres de los veleros fueron echados a pique y sus tripulantes hechos prisioneros y transportados a Bombay. Allí, los piratas, aunque declarados culpables, fueron puestos en libertad, sin que nadie pudiera explicarse el por qué. La respuesta de los joasmees a la increíble debilidad del gobierno de Bombay fue la captura inmediata de veinte embarcaciones indígenas. Llevados al golfo, estos navíos sirvieron ulteriormente a reforzar una flota de cincuenta *dhows*, destinada a una nueva operación sobre la costa de la India.

Para entonces, los piratas se habían librado por completo de su terror ante los buques de guerra de la Compañía, y ya no reparaban en modo alguno en atacarlos deliberadamente. De cuando en cuando, se vieron

rechazados. Así, en abril de 1808, los joasmees intentaron tomar al abordaje el *Fury*, de seis cañones, mandado por el teniente Gowan. El reducido tamaño del barco los había inducido a creer que sería una presa fácil; pero el *Fury* se mostró a la altura de su nombre, ahuyentando a los atacantes pese a condiciones de aplastante inferioridad. Podría suponerse, después de tal proeza, que el teniente Gowan y su valerosa tripulación fueron recompensados por el gobierno. Sucedió todo lo contrario: a su regreso a Bombay, el comandante fue objeto de una severa censura.

El resultado de esta política era harto evidente. Aquel mismo año, el *Sylph*, una velero de setenta y ocho toneladas, navegaba hacia Bushir con dos cruceros que escoltaban a sir H. I. Brydges hacia su nuevo puesto de embajador en Persia. Al quedar rezagado de los otros buques de guerra, el *Sylph* vio acercarse a él varios *dhows* indígenas; mas el comandante, teniente Graham, ateniéndose estrictamente a las órdenes del gobierno de Bombay, se abstuvo de disparar hasta que las embarcaciones árabes le hubiesen estrechado. Entonces, cuando ya era demasiado tarde para actuar, los *dhows* lanzaron una lluvia de proyectiles y sin experimentar grandes dificultades se apoderaron del *Sylph*, que no había podido disparar un solo cañonazo. Como de costumbre, los joasmees asesinaron a los veintidós hombres de la tripulación, cortándoles el cuello sobre el barandal en nombre de Alá. El teniente Graham se salvó, gracias al hecho de que, gravemente herido en la refriega general del abordaje, y habiendo caído en la escotilla de proa, se había arrastrado hacia un pañol, donde permaneció escondido durante toda la lucha. Los piratas partieron triunfalmente hacia Ras-al-Khyma, pero fueron sorprendidos en camino por la fragata *Nereida*, que rescató a Graham y su barco.

Fue igualmente en el año 1808 cuando se produjo el más inesperado y conmovedor de todos los incidentes que ocurrieron jamás entre ingleses y joasmees. El bergantín *Fly*, de catorce cañones, al servicio de la Compañía de las Indias Orientales y mandado por el teniente Mainwaring, fue apresado frente a Kais por un famoso corsario francés, el capitán Lememe, del *Fortune*. Antes de que el enemigo se lanzara al abordaje, el oficial inglés tiró al mar sus despachos y el tesoro; también le quedó tiempo para marcar en el mapa el lugar, caso que se presentara la ocasión de ir en busca

de ellos. Mainwaring y dos de sus oficiales y la tripulación, desembarcados en Bushir, recuperaron su libertad. Los oficiales que se hallaban en Bushir, sabiendo la gran importancia de aquel correo de Inglaterra, compraron por su cuenta un *dhow* indígena, lo equiparon y se hicieron a la mar rumbo a Bombay, cruzando a lo largo del golfo.

En Kais, los oficiales se detuvieron y tras grandes dificultades lograron pescar el correo, después de lo cual se pusieron de nuevo en camino. Pero al llegar cerca del estrecho de Ormuz su embarcación fue capturada por una flota de *dhows* joasmees después de una vigorosa resistencia en el curso de la cual resultaron heridos algunos de los ingleses.

Los piratas llevaron a sus prisioneros a Ras-al-Khyma. Allí quedaron detenidos en espera de su rescate.

Durante su estancia en Ras-al-Khyma, los árabes los exhibían ante los habitantes como curiosidades, pues no recordaban haber visto seres semejantes. Las damas joasmees se mostraban tan minuciosas en sus investigaciones que deseaban averiguar en qué detalles un infiel no circunciso difería de un verdadero creyente.

Al cabo de varios meses de cautiverio en manos de los árabes y habiendo perdido los ingleses toda esperanza de verse rescatados, sus aprehensores decidieron ejecutarlos a fin de desembarazarse de unos enemigos de los que no se podía sacar ningún provecho. El deseo de defender su vida condujo entonces a los cautivos a un subterfugio para prolongar al menos su duración. A tal efecto, dijeron al jefe de los piratas que habían hundido en aguas de la isla de Kais un maravilloso tesoro y que habían marcado el lugar en cuestión con señales lo bastante claras para volver a encontrarlo con tal que les dieran buenos buzos. Ofrecieron comprar su libertad permitiendo así a los joasmees recuperar en beneficio suyo aquel caudal; y recibieron la solemne promesa de liberación a cambio de un leal cumplimiento de su compromiso.

Acompañados por algunos buzos pescadores de perlas en el banco de Bahrain, los oficiales se trasladaron al lugar del tesoro hundido y habiendo anclado en el punto indicado por las señas, pusieron manos a la obra. Los primeros buzos que bajaron tuvieron tanta suerte que toda la tripulación echó a zambullirse, resultando que en un momento determinado la

embarcación se encontró casi abandonada. Viendo a los marinos ocupados en cosechar oro, los ingleses estimaron el momento propicio para intentar huir. Por desgracia, cuando ya habían ocupado sus puestos, listos para reducir a la impotencia a los pocos guardias que se habían quedado a bordo, cortar el cable y hacerse a la vela, sus movimientos fueron notados, o adivinados, por los buzos que se apresuraron a subir a bordo, frustrándose el plan.

A despecho de esta tentativa de fuga, los joasmees cumplieron con su palabra y devolvieron la libertad a los ingleses quienes se encaminaron a pie hacia Bushir, siguiendo por la costa. Tuvieron que aguantar toda clase de sufrimientos y privaciones. Ninguno de ellos sabía una palabra del idioma del país y como todo su dinero y una parte de sus prendas les habían sido quitados, a poco tiempo se encontraron exhaustos por el hambre y el clima. Los primeros en morir fueron los marinos hindúes y los criados indígenas del *Fly*. Luego, uno tras otro, los europeos se dejaron caer sobre el borde del camino, abandonándose a la conmiseración de los nativos. A través de todos aquellos trabajos, los valientes oficiales habían logrado conservar su correo; mas cuando el grupo llegó maravillosamente a Bushir, el número de sus miembros se había reducido a dos, un oficial de la marina mercante, de nombre Jowl, y un marino inglés, llamado Pennel.

Los dos sobrevivientes llegaron a Bombay, pero en vez de verse agradecidos y recompensados por su heroísmo y sufrimientos, *el gobernador Duncan dio prueba de una gran ingratitud y sequedad de corazón*.

La historia más extraordinaria de la vida de un europeo entre los joasmees es sin duda alguna la de Thomas Morton, cuyo relato fue publicado por vez primera en Colburn’s United Service Magazine, de 1868, con el título: La carrera de un renegado.

En 1818, la honorable Compañía de las Indias Orientales envió al Golfo Pérsico su corbeta de guerra *Hope* en misión de proteger contra los piratas el comercio inglés, dando órdenes al capitán de hacer escala para pagar el tributo anual al poderoso jeque de Kirman. El llamado tributo se paga en apariencia por los servicios prestados por el jeque en la supresión de la piratería; en realidad, se trataba de obsequios destinados a impedir que

tomase parte en actos de piratería en detrimento de la Compañía de las Indias Orientales.

Por desgracia, el *Hope* encalló sobre un arrecife submarino en aguas de isla de Kismah, sufriendo graves averías. No bien hallábase el barco a salvo cuando apareció en la playa una compañía de soldados árabes con un mensaje al capitán del *Hope*: nadie debía bajar a tierra sin una autorización escrita del jeque. El capitán envió al potentado una carta, explicando que no había tenido otra alternativa que infringir la prohibición dadas las circunstancias, y a los tres días recibió una respuesta graciosa del jeque, acompañada de una invitación a trasladarse con sus oficiales a la capital y a gozar de su hospitalidad mientras sus hombres reparasen el buque. Los ingleses no se atrevían a rechazar la invitación. A su llegada a la capital, se vieron recibidos amablemente por el augusto personaje y hospedados en su palacio.

Como ninguno de los oficiales hablaba el árabe, todas las conversaciones con el jeque se sostuvieron por intermedio de un dragomán. Se comprende, pues, la sorpresa de los huéspedes al enterarse de que su anfitrión era tan inglés como ellos mismos. Otro detalle curioso: mientras sus invitados no le dirigían la palabra en su idioma natal, el jeque era la cordialidad misma.

Se hizo todo lo posible para asegurar la comodidad de los oficiales y cuando el jeque supo que la tripulación del *Hope* ascendía a ciento veinte oficiales y marinos, envió graciosamente a bordo, a título de regalo, un número igual de jóvenes esclavas.

Naturalmente, estas muchachas se mostraron encantadas de escapar así de su esclavitud, pero los sentimientos del capitán fueron de índole muy distinta, pues no ignoraba los estragos que puede causar una mujer a bordo de un barco, y se preguntaba qué sería del suyo con ciento veinte.

Sin embargo, no osó rechazar el regio regalo, de suerte que habiendo presentado al jeque sus más calurosos agradecimientos, se llevó las damas a Bombay, *donde se vio libre de aquellos ángeles de ébano*.

Una indagación posterior reveló gradualmente la historia del jeque de Kismah; reunidos todos los elementos dispersos, no quedaba ya duda

alguna de que se trataba de Thomas Horton, antiguo ladrón, timador, pirata y asesino.

Nacido en 1759 en Newcastle del Tyne, el joven Tom tenía doce años cuando entró de aprendiz en el taller de un sastre y cortador de calzones, Sandgate. Habiendo pasado cinco años cortando y cosiendo, descubrió un procedimiento más expedito y fácil de ganar dinero. Cierto día su maestro le envió al banco a cobrar un cheque de seis libras. Tom modificó el número añadiendo un cero al seis, se hizo pagar el cheque y entregó muy honradamente seis libras al maestro antes de tomar pasaje en un barco carbonero que salía para Estocolmo.

El dinero no le duró mucho, y Tom se enganchó en el ejército sueco donde, no obstante ser soldado raso, su juventud y buen aspecto le valieron los favores de la mujer de su capitán. Este último murió súbitamente y su viuda se casó con Horton que a poco tiempo ascendió a teniente en el mismo regimiento. Pero ciertos rumores acerca de la causa de la inopinada muerte del capitán asumieron una consistencia tal, que Horton presentó su dimisión y partió con la señora Horton hacia el interior de Rusia, donde abrió una taberna a orillas del Volga. Esta aventura le fue muy provechosa: vendiendo, por una parte, refrescos a los viajeros y desarrollando, por otra, un intenso tráfico de contrabando, Horton se hizo rico pronto.

Por desgracia para Horton, un saco que contenía el cadáver de su mujer asesinada fue hallado tres días después del crimen por algunos pescadores. El posadero fue arrestado y al comprobarse su culpabilidad, condenado a muerte. Sobornando generosamente a su carcelero, Horton logró huir y le vemos poco después en Crimea como miembro de una gavilla de bandoleros tártaros. Tras diversas aventuras, juzgó prudente abandonar Rusia; con treinta mil rublos en el bolsillo, llegó a Basora, puerto del Golfo Pérsico, disfrazado de mercader musulmán. Una peregrinación anterior a la Meca le había conferido el derecho de llevar el turbante del Hadjü, distinción que le aseguraba el respeto de todos.

A continuación, el antiguo sastre asesinó al gobernador de Basora y entonces, para escapar al verdugo, corrió a ponerse bajo la protección del jeque de Kismah. Allí, Horton se instaló, compró tierras y esclavos, construyó navíos, y, finalmente, fue nombrado almirante de la armada del

jeque. Dueño de esta flota y de siete veleros de su propiedad, el aventurero se encontró a la cabeza de una fuerza aprovechable, aunque reducida, y la utilizó sin tardanza merodeando de un extremo a otro del golfo. En cierta ocasión, Horton capturó un bergantín armado de la honorable Compañía de las Indias Orientales y asesinó a toda la tripulación.

A medida que Horton veía crecer su riqueza y su influencia, comenzaba a soñar con nuevos honores. Llegado el momento propicio, provocó una sublevación, salió victorioso y estranguló con sus propias manos al jeque reinante, su amigo. Después, como ya lo había hecho en otra ocasión, desposó a la mujer de aquel que acababa de asesinar, y dio orden al Diván de proclamarle jeque, lo cual fue hecho. Así, pues, el ladrón se había encumbrado al poder supremo. Pero por mediocre que hubiese sido como sastre de calzones, resultó ser un excelente soberano. Reformó primero las leyes del país acentuando su rigor, y luego supo hacerse popular entre el pueblo que gobernaba. Cuando el Hope encalló en su territorio, hacía ya veinte años que era rey y, según la opinión general, respetado y querido de sus súbditos por su misericordia y justicia.

En aquella época, tenía cuatro esposas y diez concubinas, pero ninguna le había dado hijos. Llevaba la vida de un austero musulmán, habiendo renunciado por entero a su país y religión de origen, y nadie le había oído pronunciar jamás una palabra en su idioma materno. Su fin no es conocido; podemos suponer que exhaló el último suspiro en medio de sus riquezas, rodeado de su familia, y provisto de todas las consolaciones de la fe por él aceptada.

El escándalo de los joasmees acabó por asumir proporciones tales y las quejas se hicieron tan numerosas, que el gobierno superior de Calcuta se vio obligado a intervenir. Lord Minto, en aquel entonces gobernador general de las Indias, dio instrucción al gobierno de Bombay de preparar una expedición destinada a pacificar el golfo. La fuerza puesta en pie en septiembre de 1809 bajo el mando del coronel Lionel Smith fue importante: se componía de dos fragatas, nueve cruceros, un regimiento y medio de tropas regulares y de cerca de nueve mil soldados indígenas. La flota se dirigió primero rumbo a Mascata, donde el coronel Smith obtuvo la cooperación de los dos soberanos de Omán, y luego hacia la capital de los

joasmees, Ras-al-Khyma, ante la cual se presentó el 11 de noviembre. Las tropas, desembarcadas en la costa, expulsaron a los piratas a punta de bayoneta, y pronto se hicieron dueñas de la ciudad, que saquearon con el beneplácito del mando, antes de arrasarla con el fuego. Fueron destruidas en el puerto sesenta embarcaciones piratas, y se devolvió a su legítimo propietario un navío capturado. La flota salió entonces hacia otra fortaleza joasmee, Shinas, que fue tratada de la misma manera.

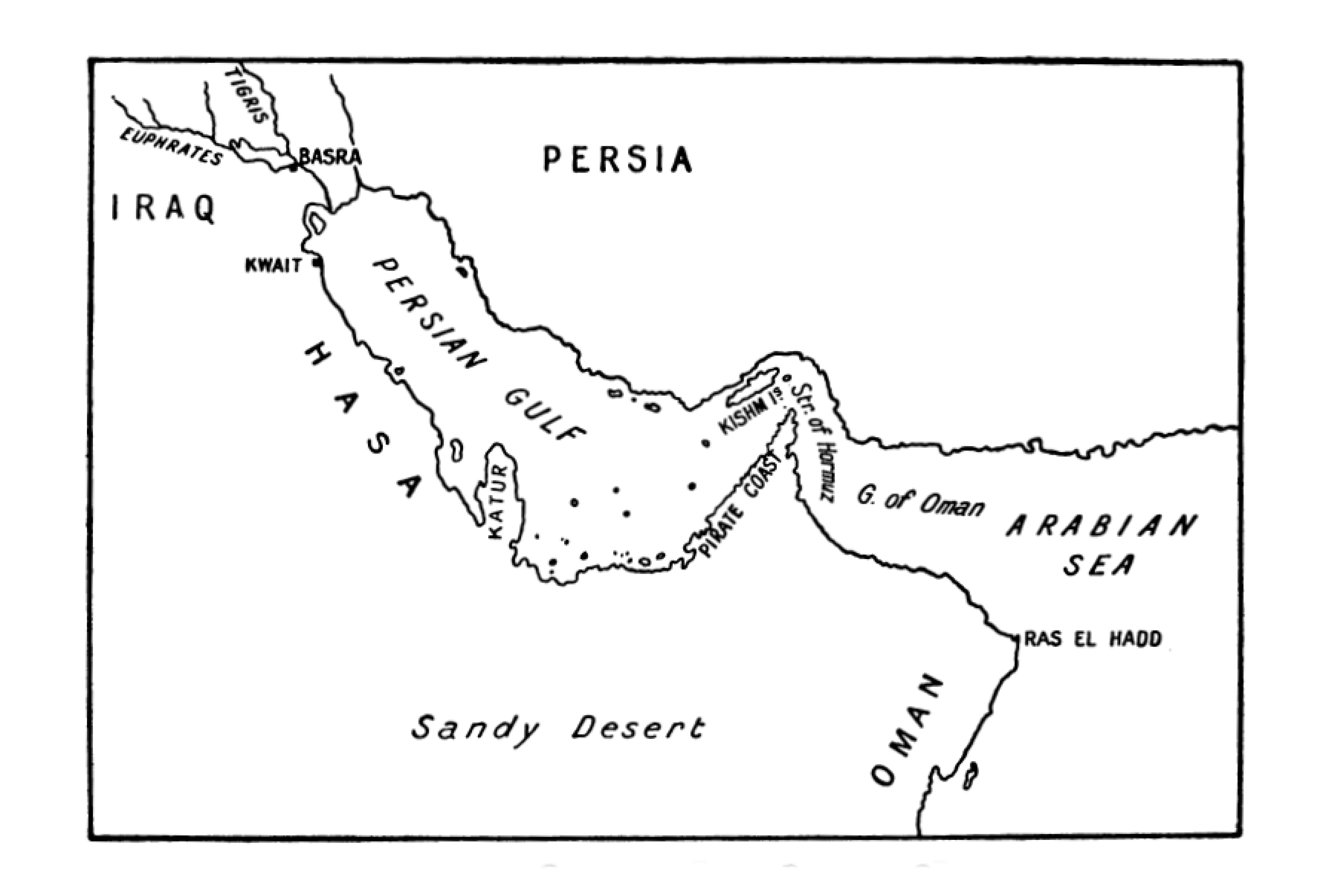
La expedición había obtenido un éxito inaudito, mas no pudo completarlo: recibió la orden de regresar, consecuencia de *la política indecisa y estúpida del gobierno de Bombay, que ataba las manos a sus oficiales y que veía en los piratas unos árabes inocentes e inofensivos*, para citar las palabras del gobernador. Un año después, naturalmente, los joasmees habían organizado sus flotas y reinaban de nuevo soberanamente sobre el golfo en toda su extensión.

Y no se contentaban con tal resultado. Fijaron su atención en el Mar Rojo y se lanzaron a interceptar el tráfico entre las Indias y Mokka. En 1816, los piratas se hicieron de cuatro mercantes de Surat con cargamentos valuados en doce *lacs* de rupias, degollando las tripulaciones indígenas. Bombay envió una expedición para exigir reparación; pero el jeque Hasán de Ras-al-Khyma, después de enredar a los ingleses en interminables negociaciones, no solamente rehusó el pago de cualquier indemnización, sino que reclamó como un derecho natural, el privilegio de saquear las embarcaciones hindúes, aduciendo que si los ingleses las protegían, entonces no quedaría a los árabes nada que robar. Al año siguiente, los joasmees devastaron metódicamente las costas indias, interceptando los barcos de cabotaje y algunos incluso a menos de setenta millas de Bombay. Habían vuelto los días de Angria. Aquel año, los piratas hicieron más presas que nunca. Su flota alcanzaba proporciones impresionantes: sesenta y cuatro *dhows* de guerra, sin contar las numerosísimas embarcaciones pequeñas, y esta fuerza naval era tripulada por un total de siete mil hombres. Los más grandes de los *dhows* se habían convertido en formidables instrumentos de combate, con proas elevadas que permitían dominar los barandales de las fragatas; ventaja que ofrecía a los piratas la posibilidad de capturar hasta los buques poderosos mediante su método

favorito del abordaje. La mayor parte de los *dhows* llevaban en el puente un cañón largo, con el que podían barrer el puente del enemigo.

La reducción final de los joasmees tuvo lugar en 1819, al asumir sir W. Grant Keir el mando de una escuadra que incluía el *Liverpool*, de cincuenta cañones, el *Edén*, de veintiséis, y media docena de cruceros de la Compañía. Las fuerzas terrestres se componían de mil seiscientos europeos y mil cuatrocientos soldados indígenas. Seyid Saed, rey de Omán, contribuyó a esta flota con tres buques de Mascata y un contingente de cuatro mil árabes.

La expedición obró con rapidez y obtuvo un éxito completo. La prontitud con que Keir arrasó las fortalezas y destruyó los barcos de la *Costa de los Piratas* fue un testimonio de la criminal blandura que había permitido a los joasmees prolongar su existencia por tanto tiempo. Por cierto que aun en lo sucesivo se produjo una que otra agresión; pero se trataba de incidentes en torno al tráfico de esclavos, practicado por los joasmees entre África y Asia, más que de acometidas deliberadas contra los buques ingleses, y estos asaltos eran seguidos e invariablemente de severas represalias por parte de un gobierno de las Indias que supo ser fuerte.


TIGRIS
EUPHRATES
BASRA
PERSIA
IRAQ
KWAIT
PERSIAN GULF
HASA
KISHM Is.
Str. of Hormuz
KATUR
PIRATE COAST
G. of Oman
ARABIAN SEA
RAS EL HADD
Sandy Desert
OMAN

La Costa Pirata y el Golfo Pérsico

CAPÍTULO IV

EL JAPÓN Y LA CHINA



Lo mismo que los árabes del Mar Rojo y los fenicios, los chinos practicaban la piratería aun antes de existir una Historia escrita; por otra parte, los documentos del Celeste Imperio, de los que tenemos conocimiento, se remontan a épocas más remotas que los relativos a otros países. Existen, en los archivos de Pekín, descripciones compuestas hace muchos siglos sobre los piratas que infestaban las bahías y los ríos de la costa china. Pocas han sido traducidas, y una mina de información espera todavía al sabio que tenga la erudición y paciencia necesarias para su explotación. Estos documentos se hallan incluidos en los tres últimos de los sesenta tomos de las Memorias relativas al Sur de las Montañas Meilhing, y conducen a la historia de la piratería hasta fines de la dinastía Chow.

Durante el intervalo entre aquella historia antigua y los tiempos modernos, la mayor parte de los piratas de los Mares de China fueron japoneses y europeos más bien que chinos. En la Edad Media, China era un país mucho más rico que su vecino allende el Mar Amarillo, ofreciendo tentadoras oportunidades a los audaces marineros japoneses. Los piratas japoneses operaban con grandes flotas y vestían trajes encarnados y sombreros amarillos. Sus principales golpes de mano se dirigían contra las

costas de China y sus embarcaciones se internaban a menudo profundamente en el interior del país, saqueando las ciudades alejadas del litoral. En combate, los japoneses llevaban dos espadas, y los chinos no podían rivalizar con ellos en la lucha cuerpo a cuerpo. Cada vez, en cambio, que los chinos capturaban a algún pirata japonés, no tardaban en sumirle en una caldera con agua hirviendo; procedimiento propio, por cierto, para estimular, en vez de mitigar, el ardor combativo de los invasores, pues más valía en tales circunstancias hacerse matar que entregarse. Los piratas japoneses no limitaban sus incursiones a la costa china, sino que descendían hasta el sur, aventurándose hasta el estrecho de Malaca. No fue sino a mediados del siglo XVI cuando se logró reducirlos.

Uno de los corsarios nipones, Yajiro, fue un pionero de la Iglesia cristiana en Extremo Oriente. Se convirtió en bandido del mar del mismo modo que se convierten en criminales muchas personas honradas, esto es, como consecuencia de haber matado por accidente a un hombre y de verse obligado a huir del país. En el curso de su carrera, Yajiro, hizo escala en Malaca en el momento en que allí predicaba San Francisco Javier, y se convirtió al cristianismo. Acompañó en 1549 al santo hasta el Japón a bordo de un barco conocido por *Junco del Ladrón*. Al salir Javier de Japón, colocó a Yajiro a la cabeza de la Iglesia por él establecida; pero los sacerdotes portugueses se mostraron tan celosos del converso japonés elevado por encima de ellos, que Yajiro se disgustó: dimitió sus funciones y volvió a la piratería. Encontró la muerte durante una incursión en tierras chinas.

Apenas desaparecidos los corsarios japoneses, comenzaron a llegar a las costas de China, los europeos. Los nuevos intrusos dieron a los chinos la impresión de ser más bárbaros que los peores entre los orientales. El primero que apareció en el Mar de China, Simón de Andrada, un portugués que intentó establecerse como negociante en 1521, cometió todas las violencias imaginables yendo tan lejos para robar niños de ambos sexos a los que vendía como esclavos. Cierto comandante portugués, Antonio de Faria, derrotó en 1540 a un pirata frente a Gujerat, mas no tardó en imitar a su adversario; se fue a buscar fortuna entre los chinos y entonces no se contentó con saquear mercantes, sino que incluso se atrevió a violar las sagradas tumbas de los emperadores chinos en las inmediaciones de Pekín.

El más afamado de los aventureros europeos en mares de China fue, con mucho, Méndez Pinto, un portugués del siglo XVI, quien adquirió merecida celebridad como explorador, viajero, escritor y pirata.

Su más notable hazaña fue asociarse a un pirata chino con objeto de suprimir a un rival de Malabar. En cierta ocasión, Pinto surcaba el mar con su tripulación portuguesa, cuando *plugo a Dios conducir a nuestro camino un junco de Patana, mandado por un chino de nombre Guiai Panian, amigo de la nación portuguesa y que había adoptado tanto nuestro modo de vestir como nuestras costumbres. Llevaba a su bordo una treintena de portugueses, hombres selectos y aptos, a quienes pagaba bien y que eran todos muy ricos*.

Ese encuentro entre piratas casi terminó en tragedia, pues *no bien nos había visto aquel pirata* —escribe Pinto—, *cuando decidió atacarnos, tomándonos por portugueses y, cosa natural, dado que era un viejo soldado, sintió deseos de apoderarse de nosotros y convertirnos a la piratería. Así, pues, nos ganó el viento y nos saludó con quince cañones, lo cual nos asustó muchísimo*.

Afortunadamente, el bando de Méndez Pinto pudo hacer saber a tiempo a Panian con quiénes estaba tratando, y mientras las dos tripulaciones fraternizaban, sus capitanes se ponían de acuerdo acerca de las condiciones de una asociación. Después de haber navegado juntos durante algún tiempo, tropezaron con un barco sin puente a cuyo bordo hallaron trece moribundos. Al trasladarlos al buque de Pinto, supieron que acababan de salvar a ocho portugueses y sus criados, que se habían escapado tras sangriento combate contra un pirata de Malabar: Coia Acem; éste había dado muerte al resto de la tripulación formada de más de ciento cincuenta hombres, robando tanto el navío como el valiosísimo cargamento. Aquellos pocos sobrevivientes lograron escaparse de noche.

Esta noticia excitó en grado sumo a Pinto y a sus compatriotas, los cuales, *con ardor impresionante y vivas aclamaciones*, izaron las velas y se lanzaron en busca del pirata Coia Acem que se ufanaba del título de *Vampiro de los Portugueses*.

A poco tiempo, Pinto llegó de noche a la desembocadura de un río, donde había sido señalada la presencia de los piratas de Malabar, y envió

espías a tierra. Estos volvieron con la noticia de que la presa se hallaba a cerca de dos leguas río arriba. A la caída del día siguiente, protegidos por la oscuridad, los piratas portugueses remontaron sin ruido el río hasta tropezar con los de Malabar, quienes, al verlos, hicieron resonar una campana de alerta, *cuyo sonido provocó tal ruido y confusión, tanto entre los que se encontraban en tierra como entre los de a bordo, que nadie podía escuchar a nadie*.

Sin más ceremonia, los buques portugueses abrieron el fuego con todas sus piezas, acostaron veloces y los hombres saltaron al abordaje. Se siguió un sangriento combate cuerpo a cuerpo que pareció más salvaje a causa del *ruido espantoso de los tambores, gongas y campanas, acompañado por el tronar de los gruesos cañones que repercutía sobre las rocas y accidentes de terreno circundantes*.

Al cabo de un cuarto de hora, dos de los juncos enemigos quedaban hundidos, un tercero ardía, y cientos de piratas habían perecido muertos en combate o ahogados. En el instante en que la batalla parecía terminada, Coia Acem, alumbrado por las llamas de su junco incendiado, se presentó ante sus hombres y los exhortó a nuevos esfuerzos.

Llevaba una cota de malla forrada de satén carmesí y bordada de una franja de oro, prenda que había pertenecido a algún portugués; y gritando con todas sus fuerzas para que todos le oyesen, conjuró a sus partidarios, en cuanto musulmanes y fieles creyentes de la santa ley de Mahoma, a no dejarse vencer por unos esclavos tan endebles como esos cristianos que no tienen más valor que gallinas o mujeres barbadas.

Las condenadas palabras de aquel demonio los alentaron a tal punto —escribe Pinto—, que atropados en un solo grupo, atizaron la lucha y nos hicieron frente con tanta valentía que fue cosa terrible ver cómo perdidamente se arrojaron sobre nuestras armas.

Los dos jefes se enfrentaron entonces cara a cara. El portugués, empuñando su espada con ambas manos, le asestó a Coia Acem un tremendo golpe en la cabeza; la hoja atravesó su cota de malla, partiéndole la cabeza en dos; un segundo golpe, de través, le arrancó las dos piernas.

La muerte de Coia Acem puso fin al combate. Sólo cinco de los piratas de Malabar se salvaron, pero no por mucho tiempo. Los metieron atados en

la cala, *con el propósito de forzarlos por medio de torturas a confesar ciertas cosas que era preciso saber; mas temiendo la muerte que les esperaba, tuvieron el valor de abrirse mutuamente el cuello con los dientes*.

El total de las bajas en este encuentro fue, por parte del enemigo, de trescientos veinte muertos o ahogados. Los portugueses perdieron cuarenta y dos hombres.

He aquí lo que encontraron los piratas vencedores al bajar a tierra:

> En medio de un delicioso valle, junto a un pintoresco río de aguas frescas, en las que abundaban los musgos y las truchas, los portugueses descubrieron una hermosa casa o pagoda, llena de enfermos y heridos que Coia Acem había alojado allí para cuidarlos. Hallábanse entre ellos varios mahometanos de su familia y algunos de sus mejores soldados, en número de noventa y seis. Al ver a los portugueses desde lejos, se pusieron a enternecerlos, implorando perdón; pero aquéllos no podían oír sus súplicas, pues no era posible perdonar la vida a quienes habían matado tantos cristianos. Así se los dijeron, después de lo cual prendieron fuego a la casa en seis o siete lugares, y como era de madera alquitranada y cubierta con hojas de palmera secas, ardió con rapidez espantosa. Era un espectáculo desgarrador oír los lamentables gritos de los infieles que se encontraban en el interior, y verles arrojarse con la cabeza delante por las ventanas, donde nuestros hombres, locos del deseo de venganza, los recibían sobre sus picas y alabardas.

El más ilustre de los europeos víctimas de piratas japoneses fue John Davis, explorador ártico y uno de los hombres más grandes que haya producido la raza de marinos ingleses del siglo XVI. En diciembre de 1604, Davis salió de Cowes, con destino a las Indias, como primer piloto a bordo del *Tiger*, mandado por sir Edward Michelborne. Después de una larga y monótona travesía, el *Tiger* llegó a Bintang, al Este de Singapur. Frente a esta isla, notaron un pequeño junco dislocado y apenas flotable, pero literalmente cubierto de japoneses que tras haberse entregado a saqueos en China y capturado la mísera embarcación sobre la que ahora se sostenían, habían naufragado en la costa de Borneo. El inglés socorrió a los náufragos, subveniendo a sus necesidades más urgentes.

Durante dos días, el barco inglés y el japonés permanecieron anclados uno al lado de otro, y las dos tripulaciones fraternizaron. De pronto, sin la menor advertencia, los piratas se lanzaron sobre los veinte ingleses que se encontraban en su junco, matándolos y arrojando sus cadáveres al mar: A un mismo tiempo, veinticinco japoneses presentes a bordo del *Tiger* se

lanzaron sobre sus confiados bienhechores. Herido por múltiples y furiosos golpes, Davis cayó de lo alto de la toldilla y expiró casi inmediatamente.

Pero los ingleses lograron aventajar a los asaltantes, y después de un cuerpo a cuerpo espantoso, habiendo matado a los veinticinco bandidos temerarios, se escaparon con el *Tiger*, aunque con muy pocos sobrevivientes ilesos.

El más célebre de todos los piratas que hayan infestado jamás el Mar de China, fue Koxinga, el segundo de una larga dinastía. Su caso confirma el curioso hecho de que las disposiciones para la piratería parecen transmitirse de generación en generación.

El padre de Koxinga, Chen Chi Ling, era un pobre jornalero al que la necesidad constriñó a emplearse en un establecimiento portugués de Macao. Allí se ganó una fortuna. Entonces se fue a visitar a uno de sus tíos que vivía en Japón, y se casó con una japonesa llamada Tagawa con la que tuvo un hijo, Koxinga, nacido en 1623. A continuación, Cheng abandonó Japón e invirtió su capital en una flota de piratas, con tanta suerte que al cabo de pocos años controlaba prácticamente todo el comercio de la costa sudoccidental de China. Además de saquear las ciudades y juncos chinos, Cheng Chi Ling incluso robaba los bienes de la Compañía de las Indias Orientales Holandesas.

Muchos años antes de aquellos acontecimientos, China había sido invadida y, en gran parte, conquistada por los manchúes. La dinastía de los Ming oponía a los invasores una última resistencia en el extremo sur del imperio. El soberano Ming, recurriendo a una medida desesperada, invitó a Cheng Chi Ling a asumir el cargo de almirante de la flota imperial, y gracias a tal alianza, logró rechazar a los manchúes. A título de recompensa, Cheng pidió que el emperador adoptase a su hijo y le hiciera príncipe. Al ver rechazada su demanda, el pirata entró en negociaciones con los manchúes, los cuales le llamaron a Pekín so pretexto de discutir la posibilidad de elevarle a emperador de las provincias del sur. Apenas llegado a Pekín en 1640, Cheng fue encarcelado, torturado y, finalmente, ejecutado.

Koxinga tomó entonces el manda de la flota paterna. Deseoso de vengarse de los manchúes, se adhirió de buena gana a los Ming. Durante

veinte años, el pirata asoló la costa, quemando y saqueando villas y aldeas hasta que se le ocurrió al gobierno manchú un expediente extraordinario: prescribió a los pobladores de ochenta aglomeraciones ribereñas destruir sus moradas y emigrar hacia el interior del país. Koxinga enfocó entonces su atención sobre los antiguos enemigos de su padre, los holandeses de la isla de Formosa.

En mayo de 1661, Koxinga, a la cabeza de una flota de seiscientos buques, atacó las fuerzas neerlandesas de Fort-Zelandia. Durante nueve meses, el valiente comandante holandés resistió, pero al fin capituló temiendo, si el fuerte fuese tomado por asalto, ver a mujeres y niños expuestos a los horribles suplicios que Koxinga infligía notoriamente a los prisioneros. Después de este suceso, toda la isla de Formosa pasó a la dominación de Koxinga. Este, sin embargo, no vivió lo bastante para disfrutar de su triunfo: murió al año siguiente y le sucedió su hijo Cheng Ching.

Koxinga se distingue por el hecho de que perteneciera al grupo reducido, pero selecto, de los príncipes piratas que habiendo alcanzado el grado más alto de la escala del poder, aciertan a mantenerse en la cumbre.

Sus hechos influyeron profundamente en el curso de la historia del Extremo Oriente, y es a él a quien se debe el hecho de que Formosa viniera a formar parte del imperio chino. A los ojos de los chinos, sus actos de patriotismo prevalecen en tan alto grado sobre los medios de piratería a los que recurrió para consumarlos, que fue canonizado oficialmente. Fundó una dinastía que se perpetuó hasta épocas muy recientes, y uno de sus descendientes directos figuró entre los rarísimos nobles hereditarios del imperio chino.

No es sino a principios del siglo XIX cuando comenzamos a encontrar relatos extensos sobre las actividades de los piratas chinos. En 1831, Charles Neumann tradujo una obra china contemporánea de Yuentsze Yung Lun, que abarca el período entre 1807 y 1810. El original, publicado en Cantón en 1830, está consagrado, sobre todo, a las proezas de un solo pirata, y este pirata extraordinario es una mujer.

La dama aquella era la viuda de un Ching quien, siendo almirante de todas las flotas piratas, se había convertido en tal obsesión para el gobierno,

que en 1801 el emperador le nombró *Senescal de las Caballerías imperiales*. Los deberes de ese alto cargo parecen haber sido meramente nominales, pues poco después de su nombramiento, veíasele devastando las costas de Anam, y Cochinchina; y continuó así hasta que, finalmente, los habitantes se sublevaron y degollaron al terrible Ching.

Los sobrevivientes de aquella matanza se retiraron a bordo de sus barcos y se hicieron a la mar, pero solamente para combatir en adelante bajo el mando de la viuda de su jefe. La dama (que llamaremos la señora Ching, puesto que la historia no le dio ningún otro nombre) tomó posesión del mando efectivo sobre seis grandes escuadras que formaban la flota pirata. Cada una de ellas enarbolaba un pabellón de uno de los siguientes colores: rojo, verde, amarillo, negro, azul y blanco, y obedecía las órdenes de un teniente conocido, al igual que los jefes bucaneros, con algún nombre de guerra, como, por ejemplo: *El Ave y la Piedra, El Azote del Mar de Oriente, La Joya de toda la Tripulación*, o *El Pasto de las Ranas*. Antes de la muerte de su esposo, la señora Ching había mandado la escuadra más antigua, con pabellón rojo. Bajo las órdenes de su nuevo almirante, los piratas se hicieron pronto más temibles que nunca y en tal grado que *la paz y la tranquilidad fueron cosa desconocida para los habitantes de la costa durante diez años*.

La señora comandante exigía una disciplina estricta. Impuso a sus tripulaciones un código de reglas que se parecían bastante a las acatadas por los primeros piratas europeos. He aquí tres de sus artículos:

1° Si alguno de los hombres baja a tierra por su cuenta o si comete el acto llamado *flanquear las barreras*, será taladrado por las orejas ante toda la flota; en caso de reincidencia, será ejecutado.

2º Queda prohibido apropiarse el menor objeto de un botín procedente de robo o saqueo. Todo será registrado, y el pirata recibirá dos partes de cada diez, y las ocho restantes corresponderán al almacén denominado *fondo general*. El sustraer cualquier cosa de este fondo acarreará la muerte.

3° No se permite a nadie someter a sus deseos a las mujeres cautivas apresadas en las villas o en el campo traídas a bordo; primero debe pedirse permiso al ecónomo y esperarlo retirándose a la bodega del barco. El violar a una mujer sin permiso del ecónomo será castigado con la muerte.

La señora Ching era también una excelente mujer de negocios. Todo el botín capturado debía ser inscrito cuidadosamente en un registro que a tal efecto se llevaba en el almacén. Con respecto a su oficio profesaba conceptos más elevados que los concebidos por los extraños. Entre las

prescripciones por ella establecidas encontramos una que prohíbe el uso de la fea palabra *botín*, ordenando sustituirlo por la de *productos trasbordados*.

La inteligencia ilustrada de la dama produjo resultados felices, entre los cuales no fue menor la creación de relaciones amistosas entre los piratas y la población; relaciones que eran mantenidas en estricta conformidad con sus órdenes: así, el vino, el arroz, y cualquier otro producto requisado a los habitantes del país debía ser pagado, y todo despojo de los aldeanos era acreedor a la pena capital. Como resultado, la flota pirata estaba siempre bien provista de víveres y pólvora de cañón, y la disciplina de las tripulaciones era poco menos que ejemplar.

Sus talentos de estratega fueron puestos en evidencia por una batalla que se libró en 1808 entre sus buques y una flota gubernamental enviada para atacarla. Al acercarse los navíos imperiales, la señora Ching no lanzó contra el enemigo sino una pequeña parte de sus fuerzas, ocultando el resto tras un promontorio, y cuando los imperiales mordieron el cebo, hizo salir de su escondite el grueso de sus escuadras y de repente los acometió por la retaguardia. El combate se prolongó desde el alba hasta horas avanzadas de la tarde: *Los cadáveres flotaban por ambos lados del buque y un número considerable de piratas pereció allí mismo*, pero finalmente los gubernamentales derrotados, tuvieron que rendirse. El almirante de la armada imperial, prefiriendo, sin embargo, la muerte al deshonor de ser capturado, *agarró a Paou por la cabellera y le hizo una mueca*, esperando que el así insultado pirata le matara. En vez de esto, el teniente de la señora Ching, animado con gran admiración por la intrepidez del viejo almirante Kuo Lang, *le habló con dulzura tratando de calmarle*. Pero Kuo Lang, viendo abortar sus insultos, se suicidó y expiró sobre el puente de su barco a los pies de la señora Ching.

Tan profunda fue la emoción del teniente Paou ante el trágico fin de su valiente adversario, que pronunció en el puente de la capitana y en medio de chinos muertos o moribundos, el siguiente discurso. Dirigiéndose a la señora Ching y a los piratas, dijo:

> Nosotros somos como vahos dispersados por el viento; nos parecemos a las olas marinas sublevadas por un torbellino. Cual bambúes rotos sembrados sobre el mar, así flotamos y nos hundimos por turno, sin gozar jamás de reposo. Nuestros triunfos en la encarnizada batalla pronto

harán pesar sobre nuestros hombros el fardo de las fuerzas unidas del gobierno. Si nos persiguen en los estrechos y bahías del mar —y los mapas se hallan en sus manos—, ¿no tendremos mucho que expiar? ¿Quién creerá que aquellos acontecimientos se han producido sin mi intervención y que no tengo culpa alguna en la muerte de este oficial? Todo el mundo me acusará de haber asesinado alegremente a un comandante cuando ya se encontraba vencido y tomado su barco. Y aquellos que lograron escapar, no tardarán en exagerar mi crueldad. Si se afirma en contra de mí la acusación de haber asesinado este oficial, ¿cómo osaré someterme, suponiendo que tal deseo me venga en lo futuro? ¿No me veré tratado como autor de la cruel muerte de Kuo Lang?

Para vengar el desastre de la flota y la muerte del almirante Kuo Lang, el gobierno chino dio orden al general Lin Fa de atacar a los piratas. Mas al llegar a la vista de la armada enemiga, le falló a Lin Fa el valor e intentó retirarse; pero los piratas le dieron caza y lo alcanzaron en Olang Pae. En el preciso instante en que iba a principiar el ataque, cayó el viento y las dos flotas permanecieron cara a cara, inmovilizadas. Los salvajes piratas se mostraron tan impacientes de saltarles al cuello a sus compatriotas, que arrojándose al agua alcanzaron a nado los barcos enemigos y treparon a bordo con sus puñales entre los dientes. Así se lanzaron sobre los tripulantes, y antes de transcurrir mucho tiempo, eran suyos todos los buques imperiales y yacía muerto el pusilánime general.

Al año siguiente, el gobierno envió una flota de cien embarcaciones bajo el mando del almirante Tsuen Mow Sun para reparar el desastre sufrido por Lin Fa. Durante la batalla que se libró, los cordajes y las velas de pleita de los piratas se encendieron, y la señora Ching dio la orden de retirada. Tsuen ordenó entonces a sus cañoneros que apuntasen sobre los timones a fin de inmovilizar al enemigo. El encuentro terminó con la completa derrota de las fuerzas de la señora Ching, que habían sufrido gran numero de bajas entre muertos por balas y cuchillos, ahogados y prisioneros. La heroína de la jornada del bando de los vencidos fue la mujer de uno de los piratas, que permaneció en el timón de su barco, rehusando abandonar su puesto. Armada de dos navajas, una en cada mano, continuó defendiéndose con ferocidad y varios soldados recibieron heridas de su mano, antes de que fuese derribada por una bala de mosquete. Cayó en la bodega y fue hecha prisionera.

Antes de que el gobierno tuviera tiempo de glorificar a los vencedores, la señora Ching había restablecido la situación. Reuniendo rápidamente a

sus dispersados partidarios y llamando en auxilio suyo a otros dos jefes piratas, se lanzó en busca de la flota imperial, y al dar con ella, se abatió sobre el enemigo con el resultado que nos revela la descripción hecha por uno de las marinos regulares:

> Nuestra escuadra se desbandó, obligada a huir en desorden y, consecuentemente, hecha pedazos. Un ruido infernal desgarraba el cielo; cada uno luchaba por defender su vida y apenas si quedaban en pie cien hombres.

Incapaz de someter de una vez toda la organización de la señora Ching, el gobierno intentó destruirla trozo por trozo. Poco después de la última batalla, un convoy de mercantes chinos, escoltado por varios buques de guerra, avistó a la *Joya de toda la Tripulación*, a punto de pasar por Tang Pae con su escuadra. Aprovechando la ausencia del resto de la flota pirata, el comandante imperial decidió atacar y aniquilar la escuadra aislada. El combate duró hasta la puesta del sol y fue reanudado en la mañana siguiente. Durante la noche, las fuerzas enemigas se encontraban a tal proximidad una de otra, que los piratas y sus adversarios podían cambiar insultos. Al reanudarse la lucha, los exhaustos piratas, si se debe dar crédito a ciertos observadores a bordo de los mercantes, comenzaron a mezclar pólvora de cañón a su bebida, lo cual llevó el color de sus mejillas y ojos al rojo vivo, pareciendo excitar su determinación. La batalla continuó furiosa durante tres días enteros, hasta que ambos adversarios vieron agotadas sus fuerzas y tan averiados sus buques que se separaron sin que ninguno de ellos insistiese en ganar la victoria.

La *Joya de toda la Tripulación* no tardó en reponerse de la paliza recibida y volvió a sus acostumbradas empresas, quemando ciudades y robando mujeres. El gobierno chino encomendó al almirante Ting Kwei Heu la misión de apoderarse de él. El almirante no se apresuró; durante varios días habían caído abundantes lluvias, circunstancia que, según creía, retendría a los piratas en su puerto. Conque aprovechó la tregua para poner orden en el lastre de sus barcos. Se hallaba entregado a esta operación, cuando apareció la señora Ching a la cabeza de una escuadra de doscientos juncos piratas, sorprendieron a Ting Kwei con sus anclas en el fondo y sus velas cargadas. Sus oficiales no estaban ávidos de sangre ni de gloria:

espantados por el gran número de enemigos, pálidos de terror, se mantenían apegados al asta del pabellón, sin manifestar el menor deseo de combatir. Ansioso de darles ánimo, el almirante los imploraba en nombre de su padre, su madre, su esposa y sus hijos y hacía brillar ante sus ojos la esperanza de enormes recompensas que les serían concedidas por la patria, si cumplían con su deber. Enardecidos por esta más que romana exhortación, los atemorizados oficiales recobraron los ánimos y se libró un furioso combate, en el curso del cual el propio *Joya de toda la Tripulación* cayó segado por una bala de cañón. Durante un momento, los piratas estaban a punto de retroceder; mas oportunamente llegaron refuerzos bajo las órdenes del teniente Paou. Este tomó al abordaje el buque insignia del gobierno; el almirante Ting Kwei se suicidó y los veinticinco buques gubernamentales capitularon.

Después de aquellos sucesos, no hubo más remedio que dejar tranquila a la señora Ching que, con una flota más poderosa que nunca, recorría los mares de China al antojo de su encantadora voluntad. El decimo-octavo día del octavo mes, la dama acometió con quinientos juncos la ciudad de Shaonting, robando cuatrocientos hombres y mujeres. Durante el resto del año, 1809, consagró toda su atención a los ríos chinos que remontaba, saqueando y asesinando a diestra y siniestra, capturando cientos de hombres y mujeres, especialmente de estas últimas, y devastando las ciudades y villorrios de ambas orillas. El terror que inspiraba era tan grande que los campesinos huían y se ocultaban con la sola noticia de su proximidad.

A veces, los aldeanos se defendían; así en Kan-Shin, donde los vecinos atrincherados opusieron una resistencia desesperada. Un héroe, Kei Tang Chow, el maestro de boxeo de este pueblo, después de haber matado diez piratas, combatió valientemente al lado de su mujer. También el padre de la señora Kei Tang se lanzó sobre los asaltantes, matando a varios; pero finalmente el heroico trío cayó muerto a los pies de los asesinos.

Los piratas, después de acabar con la resistencia de la aldea, entraron en cuatro grupos y comenzó el saqueo. Los hombres de la señora Ching se llevaron enormes cantidades de tela y mil ciento cuarenta prisioneros de ambos sexos. El pueblo de Kan Shin fue arrasado por el fuego y tan

bárbaramente devastado que en toda su extensión *no habréis podido oír el ladrido de un perro, ni el cloqueo de una gallina*.

Cerca de cien mujeres se habían ocultado en los arrozales de la vecindad; pero el lloriqueo de un nene las traicionó y los piratas se las llevaron también. Entre estas mujeres se encontraba la bella Mei Ying, esposa de Kei Chow Yang. Cuando uno de los piratas la agarró de la cabellera, ella le injurió furiosamente, de suerte que al llegar a bordo su aprehensor la amarró a un mástil; pero Mei Ying le insultó con invectivas aún más punzantes y entonces el pirata la arrojó al suelo, rompiéndole dos dientes, de modo que su boca estaba llena de sangre. Ahora el pirata intentó atarla de nuevo. Mei Ying dejó que se aproximara y en el momento en que la rozaba, cogió la ropa del agresor entre sus ensangrentados dientes y se arrojó con él al río, ahogándose los dos.

El emperador de China, lo mismo que muchos monarcas europeos, al fracasar el método de la violencia, ensayó el del perdón. Así sucedió que O Po Tae, el jefe de la escuadra del pabellón negro, abandonó a la señora Ching y se sometió al emperador con todos sus hombres. Disponía O Po Tae de ocho mil marinos, ciento sesenta juncos, quinientos cañones pesados y cinco mil seiscientas armas diversas. El gobierno chino le designó, como territorio para él y sus tropas, dos ciudades, y hasta le confirió un cargo lucrativo, honor que determinó a O Po Tae a cambiar su nombre por el de Heo Been, que significa *Esplendor de la Instrucción*.

La señora Ching, naturalmente, se mostró muy apenada por aquel acto de traición por parte de uno de sus tenientes; mas al mismo tiempo se le ocurrió que acaso pudiera resultar provechoso hacer como él. *Soy diez veces más fuerte que O Po Tae* —se dijo—, *y el gobierno, si me someto, tal vez me trate como trató a O Po Tae*. Sin embargo, la tarea de concertar los pormenores de la sumisión de la señora Ching y de sus ensangrentadas huestes, amenazaba malograrse por demasiado delicada, cuando apareció un emisario en la persona de un tal doctor Chang, médico de la concesión portuguesa de Macao.

Tras prolongadas discusiones y regateos, fue convenido que la señora Ching y sus tripulaciones recibirían el perdón imperial y que cada hombre,

en el momento de su rendición, recibiría una cantidad de carne de cerdo, de vino y de dinero.

Desde entonces, el gobierno chino se encontraba lo suficientemente fuerte para tratar con las escuadras piratas que aún no se habían entregado. *El Azote del Mar de Oriente* hizo acto de sumisión; no así *El Pasto de las Ranas* que prefirió huir con su escuadra a Manila. En resumen, fueron capturados quinientos piratas, varones y hembras, y pacificados más de cuatro mil, con noventa y seis barcos. Se decapitó a varios jefes, así como a ciento cincuenta marinos. Después reinó la paz en los mares desde Oriente hasta Occidente, por lo menos durante cierto tiempo. La viuda de Ching terminó sus días en confortable oscuridad como animadora de una importante empresa de contrabando.

Desde aquel momento —concluye con lirismo el historiador chino— los barcos comenzaron a ir y venir con toda tranquilidad. La calma reinó en los ríos y la serenidad en los cuatro mares. El pueblo vivió en paz y abundancia. Los hombres vendieron sus armas y compraron bueyes para labrar sus campos. Cumplieron sacrificios, recitaron plegarias en lo alto de las colinas e impartieron dulzura a sus días, cantando canciones tras sus biombos.

El gobernador de la provincia, en agradecimiento de los servicios prestados por la pacificación de los piratas, recibió, por edicto del Hijo del Cielo, la autorización de llevar la pluma de pavo real.

Parece interesante oír hablar de los piratas de la señora Ching también desde otro punto de vista, el de un prisionero inglés. Se trata de un tal Glasspoole, oficial a bordo del *Marquis of Ely*, barco de la Compañía de las Indias Orientales. Tuvo la desgracia de ser capturado por los piratas en septiembre de 1809, a pocas millas de Macao. Glasspoole, acompañado de siete marinos británicos, regresaba de la concesión portuguesa a bordo del *Marquis of Ely*, un cúter sin puente y debido al mal tiempo perdió su barco. Durante tres días, él y sus hombres erraron por el mar en aquella embarcación descubierta, sin víveres ni brújula, hasta el momento en que el cúter fue capturado por un junco de *ladrones* o piratas chinos.

Una veintena de bribones de aspecto salvaje —escribe Glasspoole—, ocultos en el fondo de la canoa, saltaron a bordo, empuñando en cada mano

una corta espada. Apoyaron una sobre nuestras nucas y otra sobre el pecho, y así, con los ojos fijos en su oficial, esperaban la señal de matarnos o de perdonarnos la vida. Viéndonos incapaces de la menor resistencia, el jefe metió su arma en la vaina y los otros imitaron en seguida su ejemplo. Entonces nos llevaron a su embarcación y de allí a bordo de su junco, con las más salvajes manifestaciones de alegría y, a lo que suponíamos, con la intención de torturarnos y de hacernos sufrir una muerte cruel.

Una vez a bordo, los piratas quitaron a los ingleses cuanto llevaban encima y los sujetaron al puente. Después de un interminable interrogatorio, se decidió que Glasspoole sería puesto en libertad a cambio de un rescate de sesenta mil dólares, y se envió una canoa a Macao con un mensaje que informaba a las autoridades sobre los términos del trato. Antes de llegar la respuesta, la flota pirata, que contaba cerca de quinientas velas levantó anclas y salió para una proyectada expedición, cuyo objeto era remontar los ríos y exigir tributos a las ciudades y aldeas ribereñas. Durante varias semanas se aplicó, días tras día, el mismo procedimiento: la flota anclaba frente a una villa o poblado y a menos de poder rescatarse por una crecida suma de dinero, el lugar era saqueado y luego arrasado por un incendio.

A veces, los habitantes se atrevían a disparar sobre la flota pirata; pero tal resistencia causaba escaso daño a los bandidos y, en cambio, perdía a los defensores.

Los ladrones, llevados a la exasperación —relata el señor Glasspoole—, estaban decididos a vengarse; se dejaron llevar por la corriente fuera del alcance de las balas y allí fondearon. Cada junco envió unos cien hombres a cada orilla para cortar el arroz y destrozar los naranjales, lo cual fue ejecutado con maestría sobre varias millas agua abajo. Durante nuestra estancia en aquellos parajes, los piratas recibieron información de que nueve chalanas cargadas de arroz se hallaban ancladas en una cala río arriba. Inmediatamente, enviáronse algunas embarcaciones para robarlas. Al día siguiente aparecieron las chalanas y fueron reunidas con la flota. Diez o doce hombres de su tripulación habían sido capturados a bordo, sin oponer resistencia alguna, circunstancia favorable, pues el jefe declaró que les permitiría hacerse ladrones si aceptaban prestar los juramentos habituales ante Joss. Tres o cuatro de los prisioneros mostraron renuencia y

fueron castigados de la manera más cruel: después de atarles las manos sobre la espalda, les pasaron por debajo de los brazos una cuerda sujeta a la punta del mástil y los izaron a una altura de tres o cuatro pies encima del nivel del puente. Hecho esto, cinco o seis hombres se pusieron a azotarlos con bastones de caña hasta que parecían muertos; entonces los colgaron de la punta del mástil y los dejaron así suspendidos durante una hora, después de lo cual los bajaron y esto se repitió hasta que cedieron y murieron.

El 28 de octubre, el señor Glasspoole recibió por fin un mensaje del capitán May del *Marquis of Fly*: su jefe ofrecía un rescate de tres mil dólares, pero se declaraba dispuesto a pagar más si fuese preciso. Mientras tanto, los cautivos ingleses habían sido obligados, so amenaza de suplicios y tratos atroces, a tomar las armas y a combatir al lado de los piratas; Glasspoole y su cuartelmaestre, en particular, estaban al cuidado de uno de los grandes cañones.

Durante un encuentro con una flota del gobierno, que dio lugar a furiosos, aunque intermitentes, combates, Glasspoole salió bien librado por dos veces: al caer una bala de doce libras a tres pies de él y al dar otro proyectil en un pequeño montón de bronce que le servía de asiento. En esta batalla, Glasspoole hizo servicio activo a bordo de la capitana pirata, y cuenta cómo, en lo más fuerte de la lucha, la señora Ching, almiranta de los ladrones, le salpicaba a cada instante con esencia de ajo, considerada por los piratas en cierta medida como ensalmo contra los proyectiles.

Finalmente, después de muchos sufrimientos y riesgos, los regateos sobre el rescate de los prisioneros dieron resultado, y los ingleses fueron devueltos a la desembocadura del río y entregados a sus compatriotas, harto felices de recuperar su libertad después de tres meses de cautiverio.

Los horrores de la vida a bordo de los juncos piratas chinos encuentran una descripción muy viva en el relato del señor Glasspoole.

Los ladrones no tienen residencia fija en tierra, sino que viven continuamente a bordo de sus navíos. La popa queda reservada al capitán con sus mujeres, de las que habitualmente tiene cinco o seis. Cada hombre ocupa un rincón de unos cuatro pies cuadrados, en el que instala a su mujer y a su familia. El número de seres humanos así hacinados sobre un exiguo espacio permite suponer que deben ser en extremo sucios, y esta conjetura corresponde, sin efecto, a la verdad, en tal grado que sus juncos hormiguean de toda clase de sabandijas y, sobre todo, de ratas cuya reproducción alientan, puesto que estos roedores les sirven de alimento e incluso los consideran como verdadera golosina;

por demás, son muy pocos los bichos que ellos no se comen. Durante nuestra cautividad, ¡hemos vivido tres semanas de gusanos con arroz! Adoran el juego y pasan todas sus horas de ocio jugando a los naipes y fumando opio.

Si bien ninguna mujer pirata llegó a alcanzar, en el transcurso de la historia, un prestigio y una fama comparables a los alcanzados por la viuda de Ching, sería faltar a la memoria de otra viuda, más reciente, la señora Hon Cho Lo, dejarla sin breve mención en el presente libro.

La señora Lo, al igual que la señora Ching, era casada con un pirata, y muerto éste en 1821, le sucedió en el mando de su flota. A poco tiempo se había convertido en el terror de toda la región de Pakhoi, manteniendo las mejores tradiciones del oficio en una fuerza de sesenta juncos de alta mar. Joven y bella, la señora Hon Cho Lo se empeñó, sin embargo, en hacerse una sólida reputación de asesina y pirata.

Durante la última revolución, la señora Lo se alió a las fuerzas del general Wong Ming Tong y recibió el grado de coronel. Terminada la guerra civil, reanudó sus actos de piratería, sorprendiendo de cuando en cuando, por vanidad, alguna aldea, y robando habitualmente, en esta ocasión, de cincuenta a sesenta muchachas a las que luego vendía. Su breve, pero brillante carrera halló un brusco fin en octubre de 1822.

La guerra entre Inglaterra y China a propósito del comercio de opio terminó en 1842 por la cesión de Hongkong a los vencedores. Esta isla era y había sido siempre una de las principales incubadoras de la piratería china y la instalación de una potencia extranjera no tuvo otro efecto que el de determinar a los bandidos a mudar hacia madrigueras más seguras en el mismo territorio.

Aunque los piratas ya no operaban en aquel entonces sino en gavillas dispersas, su temeridad no había disminuido en la misma proporción que su poderío, y éste distaba mucho de ser nulo. Al contrario, bajo la hábil dirección de dos malandrines, Shap Ng Tsai y Chui Apoo, los bandidos causaron estragos considerables, no solamente al tráfico marítimo y a las poblaciones chinas, sino sobre todo al comercio británico. Durante el verano de 1849, la escuadra británica en mares de China aniquiló por sí sola cincuenta y siete juncos piratas, matando a más de novecientos hombres.

Aquella escuadra que operaba sobre un espacio de mil millas de aguas peligrosas y poco conocidas, tenía por comandante al capitán y futuro almirante sir John Dalrymple Hay. El día del aniversario de Trafalgar, en 1849, sir John condujo su pequeña flota a la angosta y peligrosa ensenada, en el fondo de la cual Shap Ng Tsai tenía alineados sus bien armados buques. Después de un violento bombardeo, todos los juncos quedaron destruidos y la capitana del pirata hizo explosión. Shap Ng Tsai y gran número de sus hombres lograron llegar a la ribera. Poco después, el jefe pirata se rindió a las autoridades chinas, las cuales, fieles a su tradicional método de complacencia le concedieron el perdón completo y un fructuoso puesto de funcionario.

En cuanto a Chui Apoo, resistió un año más, hasta el día en que su flota sufrió una derrota desastrosa, aunque él mismo pudo huir al interior de China. El gobierno había puesto precio a su captura, estímulo que indujo a algunos chinos a prenderle en territorio del Celeste Imperio y a llevarle a Hongkong, donde los tribunales ingleses le condenaron a cadena perpetua. Chiu Apoo consideró esta pena como una injuria tan grave que se ahorcó en su celda en marzo de 1851.

Había en aquel entonces entre los piratas algunos personajes particularmente extraños, en gran parte europeos. El señor Eli Boggs, un norteamericano, no era el menos fantástico. El corresponsal del Times, que presenció su juicio por piratería en julio de 1857, escribe sobre este hombre:

> Era casi imposible creer que ese buen mozo, de cabellos peinados con esmero, de rostro femenino, alumbrado por una sonrisa encantadora, y de manos delicadas, pudiese ser el mismo pirata cuyo nombre había sido asociado, durante tres años, a los más audaces y sanguinarios actos de piratería.

Cuando Boggs se levantó para presentar su defensa ante el tribunal, habló durante dos horas *sin asomo de temblor y sin la menor tentativa de apelar a la compasión de sus jueces*. En el curso del proceso, quedó establecido que el acusado había sido visto en compañía de los piratas; que en varias ocasiones había actuado como su comandante, y que le habían visto disparar sobre los hombres de los barcos asaltados. Sin embargo, como ningún testigo podía jurar que había visto a Boggs matar a un

hombre, el clemente jurado le absolvió del crimen de asesinato, pero lo declaró culpable de piratería, y Boggs fue condenado a cadena perpetua.

Una vez extendida en China la navegación a vapor, la piratería en escala grande se convirtió en empresa excesivamente arriesgada para constituir una inversión remunerativa a los armadores; su ejercicio cayó en manos de individuos mediocres y aislados. Mas aunque los días de los grandes jefes tales como Cheng Chiling, Koxinga, Ching Yih y Shap Ng Tsai habían pasado a la historia, la tradición de la piratería no desapareció nunca enteramente del Celeste Imperio. Se produjeron frecuentes resurrecciones, y de manera especial durante los desórdenes de años recientes. El lector curioso de saber cómo ese oficio se practica en las condiciones de la navegación moderna, encontrará un relato detallado sobre el tema que le interesa en el Times del 12 de diciembre de 1929 (véase el apéndice VII).



La señora Chin en acción

CAPÍTULO V

EL ARCHIPIÉLAGO MALAYO



Los piratas que infestaban el vasto grupo de las islas malayas, puente que une China a Australia, pertenecían a dos razas: la que dio su nombre al archipiélago y la diak. Los malayos, cuando invadieron Borneo y las islas vecinas, tenían ya una experiencia consumada en la piratería, en tanto que la población indígena de los diaks sólo se dedicaba a la caza de cabezas, práctica que le era peculiar. Todos los diaks activos de sexo masculino coleccionaban cabezas humanas con el mismo celo que manifiestan ciertos representantes de nuestra civilización al coleccionar sellos de correos o huevos de aves, y cada uno, a la manera de auténticos coleccionistas, se esforzaba por aventajar a sus vecinos en el número y la variedad de sus ejemplares. Pero las ventajas de la piratería en gran escala, fueron comprendidas en seguida por estos aficionados, puesto que ofrecían, además de ganancias, oportunidades de coleccionar un número mayor de cabezas.

Aunque el grueso de aquellos piratas residía en Borneo, algunos moraban dispersos en las Islas Sulu que se extienden entre el Norte de Borneo, las Filipinas, y el estrecho de Malaca. La lectura del diario de Dampier nos sugiere que la piratería se desarrolló muy tarde entre estos

insulares, puesto que no la menciona al describir su estancia de seis meses en medio de la tribu ilanun en 1687. Dampier representa a estos pobladores de una de las Islas Sulu como gente pacífica; sin embargo, cien años más tarde, los mismos ilanuns aparecen como los ladrones más sanguinarios de todo el archipiélago. Sus únicos rivales en cuanto a ferocidad eran los balanini que habitaban igualmente algunas de las Islas Sulu. Ambas tribus eran mahometanas y no temían atacar los barcos europeos. Tenían por política no dar jamás cuartel a blanco alguno, movidas, según se cree, a tal crueldad por la memoria del trato recibido por los españoles. Estas tribus navegaban en embarcaciones conocidas bajo el nombre de *prahus*, propulsadas por una doble hilera de remos movidos por cien o más esclavos. En proa y en popa se hallaban colocados largos cañones de bronce, en tanto que los flancos aparecían armados de cañones movibles.

A través de toda la longitud del navío, elevándose sobre el nivel de los remeros, corría una plataforma, sobre la cual se sostenían los combatientes durante la lucha. Estos guerreros vestían túnicas encarnadas, cotas de malla y sombreros de pluma. Aparte de las armas de fuego, acometían al enemigo con largos venablos y usaban la pesada espada a dos manos y el *kris*, especie de puñal. Una flota malaya agrupaba a menudo más de cien *prahus* bajo el mando de un solo jefe.

El género de botín codiciado por ellos más que ningún otro, eran los prisioneros, pues resultaba el más fácil de conseguir y de vender. A este respecto, los papúes, de pelo crespo, de Nueva Guinea gozaban siempre de alta apreciación, y eran robados con frecuencia en masa (sobre todo las mujeres y los niños). Existían mercados para cada una de las diversas especies de esclavos. Así los papúes encontraban un comprador entusiasta en el rajá de Achin; los cautivos del Sur de Borneo, en cambio, se vendían con mayor provecho en Brunei. Pero el principal mercado de esclavos lo constituía la isla de Sarangani, al Sur de Mindanao. Todas las muchachas guapas, sin distinción de raza, se reservaban para el mercado de Batavia, donde las compraban los colonos chinos, a quienes las leyes patrias prohibían llevarse a mujeres chinas fuera del país.

El primer príncipe pirata de renombre fue un tal Raga que dominó el estrecho de Malaca durante diecisiete años, ejerciendo un control absoluto

sobre las aguas entre Borneo y Célebes. Era conocido en todo el archipiélago bajo el nombre de *Príncipe de los Piratas*. Fue notable por su astucia, inteligencia y crueldad, por la amplitud y audacia de sus empresas y su desprecio hacia la vida humana. Su organización era vasta y mantenía espías en todas partes.

Fue en 1813 cuando Raga pasó a operaciones en grande escala. Capturó en aquel año tres mercantes ingleses y decapitó a los tres capitanes con su propia mano. Inglaterra envió en su persecución dos corbetas de guerra que recibieron una ayuda relativa de los holandeses, cuyos establecimientos en Batavia eran devastados sistemáticamente por el *Príncipe de los Piratas*.

La expedición inglesa no se desarrolló conforme al programa. Durante cierto tiempo, los cazadores se convirtieron en caza. Una mañana brumosa, hacia las tres, mientras caían torrentes de lluvia, el capitán de un *prahu* pirata avistó una de las corbetas británicas, la *Elk*. Confundiéndola con un mercante, decidió inmediatamente capturarla.

Habiéndose aproximado a una distancia de cerca de doscientas yardas, los malayos dispararon una bordada y lanzando estridentes gritos remaron con sus largos remos para alcanzar su presa con mayor rapidez. Cuando descubrieron su error ya era tarde. Un tambor dio la señal de combate, se abrieron las portas y los piratas recibieron a guisa de saludo una bordada acompañada de tres hurras británicos. Algunas salvas suplementarias bastaron para hundir el *prahu*, ahogándose toda la tripulación menos cinco hombres. Los supervivientes fueron recogidos por una embarcación indígena, después de haber flotado durante cuatro días, agarrados a una berlinga, y por ellos la noticia del desastre llegó a oídos de Raga.

En su ira, el jefe pirata juró destruir a todo europeo que cayera entre sus garras, y cumplió su voto a la letra. Durante los años siguientes, hasta su caída, Raga capturó más de cuarenta barcos europeos y no hubo un sólo miembro de las cuarenta tripulaciones que escapara a la matanza desencadenada por el malayo después de cada triunfo, reservándose el *Príncipe de los Piratas* el placer de matar a los capitanes con su propia mano. Hacía sentir su poderío a todo lo largo de las doscientas millas que mide la costa de Célebes y tenía siempre entre cincuenta y cien *prahus* listos para saltar sobre ensenadas o puertos a la primera señal. En lo alto de

las montañas circundantes había apostado vigías que señalaban la aparición de buques, de día con banderas blancas y de noche con fuegos.

Un intrépido viajero, el señor Dalton, tuvo en 1830 la audacia de visitar a Raga en su cuartel general en la desembocadura del río Pergotan. No pudo ver todo cuanto le interesaba; pero sí recibió permiso de recorrer el bazar donde Raga solía vender el botín tomado a los barcos europeos e indígenas. Entre aquel baturrillo exhibido, Dalton notó cuatro biblias en inglés, holandés y portugués, numerosas vestimentas europeas tales como chaquetas, pantalones y camisas, maltrechos cuadrantes, telescopios y anteojos, fragmentos de vela, herraje de barco, y gran variedad de instrumentos y materiales de carpintería y de accesorios de cañones.

Ese curioso visitante descubrió también varios pares de medias femeninas, algunos de los cuales estaban marcados con las iniciales *S. W.* y dos enaguas de franela encarnada, que a buen seguro no estaban destinadas a ser llevadas bajo los trópicos. Cuando el señor Dalton intentó saber a quién habían pertenecido estas prendas, le dieron a entender que sería más saludable para él que se ocupase de sus propios asuntos. Cierto día, al dar la vuelta a las empalizadas del rajá, se encontró inopinadamente ante una mujer europea, la cual, al verle, apartó la cabeza y se apresuró a entrar en una casa, manifestando así su deseo de no ser observada.

Al año siguiente, Raga recibió su merecido correctivo a manos del gobierno norteamericano. La goleta *Friendship*, de Salem, fondeaba en septiembre de 1831 frente a Kuala Batu, en la costa occidental de Sumatra, embarcando un cargamento de pimienta, sin observar la debida vigilancia frente a los numerosos indígenas que subían a bordo con intenciones aparentemente pacíficas. De pronto se produjo un tumulto y la tripulación que no llevaba armas fue víctima de una matanza, a excepción de media docena de hombres, entre los cuales se encontraba el capitán, Endicott, y que lograron escaparse en una canoa.

Cuando la noticia de este ultraje llegó a los Estados Unidos, el gobierno envió inmediatamente al comodoro Downes a bordo de la fragata *Potomac* al Archipiélago Malayo, con misión de castigar a los asesinos.

Llegado a Kuala Batu, el buque de guerra norteamericano, disfrazado de mercante, ancló en la rada exterior. Todas las embarcaciones que acostaron,

fueron detenidas a proximidad del *Potomac*, de modo que el verdadero carácter del barco continuó siendo un secreto para la gente en tierra; incluso se encerró en la cala a los tripulantes indígenas de los navíos, que creían estupefactos que iban a ser ejecutados.

La noche del mismo día, trescientos hombres, conducidos por el antiguo segundo del *Friendship*, desembarcaron al Oeste de la plaza. Al alba la compañía de desembarco ocupó por asalto los fuertes, no sin enconada lucha. Finalmente los soldados prendieron fuego a la ciudad, que fue reducida a cenizas. Los indígenas, incluso las mujeres, se batieron con la energía de la desesperación; muchos rehusaron rendirse y fue preciso derribarlos a golpes de culata o a sablazos.

Cuando James Brooke se convirtió en rajá de Sarawak en 1842, se dio cuenta de que no había esperanza alguna de establecer el orden en Borneo, mientras continuase siendo nidal de la piratería. Lo primero que hizo, pues, fue exterminar todos los elementos nocivos que hacían imposible cualquier ocupación honrada, especialmente la agricultura.

Las madrigueras de las dos principales tribus piratas las constituían los bancos de los ríos Sarebas y Sakarran. Brooke acometió primero a los piratas del Sarebas, hombres bellos y bien armados, cuyas fuerzas ascendían a varios miles de guerreros, en parte malayos y en parte del buque de guerra *Dido*, y apoyado por una escuadra combinada de barcos europeos y malayos, el rajá blanco remontó el río, destruyendo implacablemente todos los nidos y plazas fuertes de los piratas, que encontraba en su camino. El gran capitán de los sarebas oponía una resistencia feroz, infligiendo a las tripulaciones inglesas algunas bajas; los jefes locales, en cambio, se rendían y prodigando juramentos prometían enmendarse.

Un año después, el capitán Keppel fue llamado de China a la demanda urgente del rajá Brooke, con órdenes de asistirle en una expedición contra los sakarranes que acababan de salir a hacer la guerra. Los sakarranes eran más temibles que los sarebas; su flota de guerra incluía ciento cincuenta *prahus*, y su jefe Sheriff Sahib era célebre tanto por su intrepidez como por sus atrocidades.

El 5 de agosto de 1844, la armada vengadora salió de Sarawak en medio de salvas de cañón y hurras de los indígenas que cubrían ambas orillas del río. La flota presentaba una extraña mescolanza de naves. El lugar de honor lo ocupaba el vapor de ruedas *Phlegelon*, seguido por el buque de guerra de Su Majestad *Dido* que aparecía rodeado de sus propias lanchas, tripuladas por marinos del Estado de Sarawak: en tanto que la retaguardia estaba formada por un numeroso contingente de sampanes y *prahus*, atestados de sarawaks frenéticos y aulladores, a los que fascinaba indeciblemente la perspectiva del botín y más todavía la de aprehender muchas cabezas.

Al día siguiente, la flota remontaba el río Batang Lupar. Llegó sin incidente a la ciudad de Patusen, fortaleza de los sarrakanes y echó anclas. La plaza cayó casi al primer asalto y la populosa ciudad fue sometida a un saqueo antes de ser quemada hasta los cimientos. Terminada esta operación, la flota continuó navegando aguas arriba, tratando de la misma manera otra villa más pequeña, la residencia del rajá pirata Sheriff Sahib. Aproximábase el crepúsculo, de suerte que *al final de un día de éxitos regresamos a bordo de nuestros barcos para la comida de la noche, cansados pero satisfechos de la obra cumplida*.

En el transcurso de aquellas pocas horas, habían sido convertidas en cenizas las habitaciones de cinco mil piratas; destruidos cuatro poderosos fuertes así como varios centenares de embarcaciones; y capturados más de sesenta cañones de bronce, más una gran cantidad de otras armas y de pertrechos. En suma, *el terrible Sheriff Sahib, el gran capitán de los piratas en los veinte últimos años, se vio arruinado sin esperanza y obligado a esconder en la selva su humillada cabeza*.

Mientras pesaba sobre aquellas tribus indóciles una mano vigorosa, eran raras las quejas a las que dieran lugar; mas en 1848, al encontrarse el rajá Brooke de visita en Inglaterra, la orgía de asesinatos y pillajes comenzó de nuevo. El 19 de marzo de 1849, una formidable flota de sesenta a cien *prahus* sarebas remontó el río Sadong, capitaneada por un jefe famoso, el Kaksimana de Paku. La tarea a la que se dedicó esta temible fuerza fue atacar en su camino a todas las mujeres aisladas. Era la temporada de las cosechas y los labriegos trabajaban dispersos en los campos, abandonando a

sí mismos a sus infelices mujeres e hijos, los cuales fueron presa fácil de los invasores.

La extrema cobardía de aquellos salvajes resalta de su conducta cada vez que tropezaban con alguna resistencia. La gente de una granja acababa de salir para los trabajos cuando los *prahus* surgieron en un recodo del río, de suerte que el amo y veintisiete de sus hombres tuvieron tiempo de regresar a casa. Retirando tras de sí las escalas (todas las viviendas malayas están construidas sobre estacas), derribaron a los tres primeros piratas que echaron pie a tierra, ¡y esto fue bastante para ahuyentar a todos los demás!

Entre los sarebas encontrábase un viejo diablo feroz, Dung Dong, malayo de origen, pero que había adoptado el modo de vestir de los diaks y su costumbre de cazar cabezas. En cierta ocasión, mientras su gente se ocupaba en saquear alguna granja, Dung Dong se sintió atraído por la aparición de una muchacha que trataba de huir a la jungla. Dung Dong se lanzó en su persecución, pero molestado por su pesada lanza de punta de hierro, la dejó plantada en el suelo, pensando ir a buscarla al regresar. El pirata no tardó en alcanzar a la joven en un campo; entonces, llevándola en brazos, sin hacer caso de sus gritos, volvió al lugar donde había dejado su lanza: había desaparecido. El malayo se precipitó con su presa hacia su canoa, mas al llegar a una vuelta del sendero, cayó atravesado con su propia lanza a manos del padre de la víctima.

No bien regresado a Borneo, Brooke se apresuró a reunir una flota y la tuvo lista el 24 de julio de 1849. Esta fuerza era formada por un bergantín, el *Royalist*, un buque de guerra británico; el vapor *Némesis*, de la honorable Compañía de las Indias Orientales; la ballenera, la chalupa y la lancha del crucero de Su Majestad, *Albatros*, más algunas chalanas de un vapor remolcador, el *Ranee* y tres canoas del *Némesis*. El propio Rajá de Sarawak partió a bordo del más grande de sus *prahus* malayos, el *Sing Rajah* o *Rey León*, que llevaba una tripulación de setenta combatientes y remeros. Diecisiete *prahus* de menor tamaño completaban la armada, a la que se unieron en el curso del viaje varios jefes locales con su séquito, de modo que la fuerza indígena llegó a un total de setenta *prahus* de combate con tres mil quinientos hombres. El vapor *Némesis* remolcó todas las

embarcaciones europeas hasta el estuario del río Batang, adonde se dirigieron a su vez los navíos indígenas.

Gracias a informaciones proporcionadas por un prisionero, se supo que una numerosa flota de sarebas se había hecho a la mar apenas algunas horas antes de la llegada de los buques del rajá Brooke. Inmediatamente se ideó un plan para sorprender al enemigo a su regreso.

Durante tres días la flota de Sarawak permaneció al acecho de su víctima. Mientras tanto se conocieron nuevos detalles sobre el enemigo; así resultaba que sus fuerzas se componían de ciento cincuenta *prahus*, todos armados de mosquetes; sólo algunos llevaban además cañones de bronce. Pocos de estos *prahus* contaban menos de treinta combatientes y hasta había varios tripulados por setenta. Continuaban afluyendo toda clase de noticias traídas por espías: el enemigo estaba ocupado en realizar una incursión de rapiña, recorriendo los ríos situados al Norte; ya había capturado y quemado luego dos mercantes de Singapur.

Después llegó una noticia importante: los piratas acababan de enterarse de que el rajá blanco les seguía de cerca y se dirigían a toda prisa hacia su madriguera, sin sospechar que Brooke les esperaba allí. Hacia la tarde del 31 de julio, un barco de vigilancia trajo la nueva, bienvenida después de tres días de espera, de que la flota sareba se aproximaba en dos divisiones. Una hora más tarde, un cohete luminoso anunció la proximidad del enemigo y oíase distintamente el acompasado ruido de sus zaguales, aunque la oscuridad no permitía distinguir a los *prahus*.

De repente, el *prahu* delantero avistó el vapor, y los piratas, advirtiendo el peligro, hicieron resonar un batintín, que es su manera de reunir en consejo a los jefes. Los sonidos del gongo impusieron un completo silencio y no se percibía ya el más leve ruido en medio de la noche tropical, negra como la pez. De pronto estalló un alarido de desafío, anunciando a todos, amigos y enemigos, que los jefes habían tomado la decisión de combatir.

Era demasiado tarde, sin embargo. El rajá Brooke y el comandante de la fuerza naval inglesa, capitán Farquhar, tenían al enemigo cogido en su bien tendida red. Su flota de lanchas de barco y de *prahus* malayos había formado un vasto semicírculo, cuyos extremos distaban diez millas uno de

otro. A espaldas de su centro estaba la desembocadura del río Sarebas, y hacia allí precisamente se dirigía el enemigo.

Una brusca crepitación de mosquetería indicó que los *prahus* piratas habían entrado en contacto con las lanchas de los buques de guerra; pero el pánico de sus ocupantes quitaba toda destreza a su puntería. En un breve lapso de tiempo, ochenta de sus embarcaciones se habían ido a pique; el resto huía mar adentro. Diecisiete de los *prahus* de mayor tamaño intentaron abrirse paso, deslizándose junto al vapor, pero ni uno solo escapó a la destrucción.

La excitación causada por las detonaciones, el destello de las bocas de cañón, las azules antorchas que llevaban los buques de guerra para distinguirlos del enemigo, el estallido de los cohetes al atravesar el aire, y los aullidos de desafío de ambos bandos, se vieron acrecentados por la oscuridad y la gran extensión del espacio donde se desarrollaban las operaciones, encontrándose dispersados los combatientes, en un momento determinado, sobre un campo no menor de diez millas.

Al despuntar el día, el completo desastre sufrido por los piratas apareció con cruda claridad. Más de sesenta *prahus* desiertos, innumerables fragmentos de la gran flota pirata cubrían la playa, y otras embarcaciones llenas de agua flotaban de un lado a otro a merced de la marea. Y esto no era todo: ochenta *prahus*, de los que se habían salvado, algunos de ellos de sesenta a ochenta pies de largo, cayeron poco después en manos del vencedor.

No se supo nunca el número exacto de las bajas del enemigo, pero se estimó que no menos de ochocientos piratas perecieron en aquella noche muertos en combate o ahogados. Hubo pocos prisioneros, pero no fue culpa de los vencedores. La idea de la compasión no encajaba en la mente de los cazadores de cabezas. Cuando se arrojaban al agua, lo hacían con la espada en una mano y el escudo en otra, y toda tentativa de salvarlos tropezaba con una resistencia armada, causa de la mayor parte de las heridas que padecieron las tropas del rajá.

De contentarse los vencedores con su triunfo, no cabe duda que los piratas se habrían repuesto a poco tiempo y hubieran vuelto a sus maléficas actividades. Mas esta vez Brooke estaba decidido a desarraigar

definitivamente la piratería en su reino. El 2 de agosto, después de dedicar dos días a la caza de prisioneros en la selva y a la destrucción de los *prahus* capturados inutilizables, la expedición remontó el río Sarebas. El pequeño vapor *Ranee*, rodeado de las lanchas del crucero, iba a la cabeza, seguido por cientos de barcos indígenas. Las tripulaciones de estos últimos, ardían en deseos de saquear las orillas y eso en tal grado que costó harto trabajo retenerlos. A cada milla o dos, la flota se veía parada por troncos de árboles recién talados que habían sido arrojados a través de la corriente y amarrados con lianas; y era preciso quitarlos de en medio para dar paso a los barcos. Se mataba a todos los indígenas que oponían resistencia y se quemaban las casas de los que huían. En la mayor parte de estas moradas encontrábanse trofeos de cabezas humanas, muchos producto de cazas recientes.

La ascensión del río asumió pronto aspectos de una procesión triunfal. Desde ambas orillas de la selva, llegaban los rajás locales y jefes de las ciudades y aldeas para hacer acto de sumisión ante el rajá Brooke, con resonantes promesas de buena conducta en lo futuro.

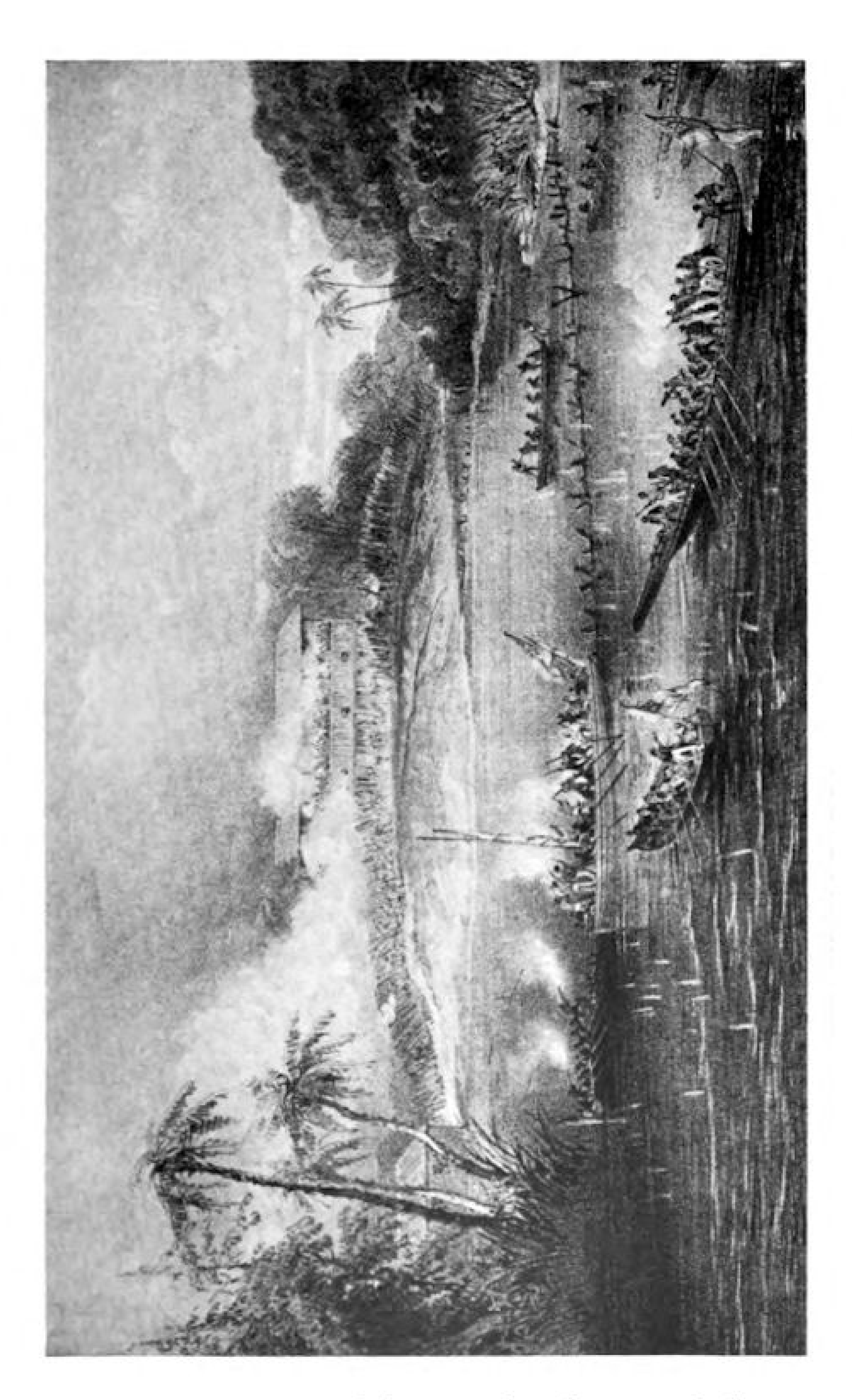
Muchos piratas de los que se rindieron eran bellos ejemplares de la raza diak, con sus largas cabelleras negras, y gran número de anillos de bronce sujetos a las orejas. Los brazos y las piernas justificaban el bien conocido refrán de la costa de Borneo: *Desconfía de un diak que lleva profusión de anillos: a buen seguro es pirata*.

El 19 de agosto, la flota estaba de vuelta en el estuario del río. Iba a visitar a los diaks kanowit, grandes encubridores de botín. Estos ricos traficantes de objetos robados vivían en dos inmensas casas construidas sobre estacas de cuarenta pies de alto y lo suficientemente vastas para dar cabida a mil quinientos hombres y a grandes cantidades de mercancías.

En expiación de sus fechorías, los diaks kanowit tuvieron que hacer entrega de cierto número de cañones y jarros de bronce, que fueron vendidos por el rajá Brooke en pública subasta y el producto de la venta se repartió entre aquellos que habían hecho prisioneros sin herirlos. El gesto del rajá tenía por objeto infundir en sus tropas salvajes, métodos de guerra más humanos. Deseaba, sobre todo, poner fin a la caza de cabezas.

El 24 de agosto de 1849, los conquistadores regresaron a Sarawak, después de aplastar de una vez para siempre la piratería organizada en la

costa septentrional de Borneo.



Ataque a Paddi por los botes del

H.M.S. *DIDO*



EPÍLOGO

EL FIN DE LOS PIRATAS



El Archipiélago Malayo fue el último baluarte de la piratería a gran escala. La dispersión de las pandillas de aquellas aguas acabó, probablemente para siempre, con la piratería, de la misma manera como se había perpetuado durante milenios.

Sin embargo, en medio de las islas y arrecifes del Pacífico, lejos de las grandes rutas, uno que otro hombre blanco practicó por algunos años más una forma harto precaria de piratería. Estos individuos eran apenas más que la hez de la civilización, reos fugitivos australianos, pescadores de ballenas escapados de sus barcos, o marinos revoltosos, y rivalizaban con los misioneros en la tarea de iniciar a los indígenas primitivos en la civilización blanca.

Algunos de aquellos degenerados herederos de una gran tradición ostentaban nombres pintorescos, dignos de sus prototipos de días pasados e incluso de los gangsters de Chicago: se llamaban Paunchy Bill, Joachim Ganga, Paddy Caney, o Joe Bird. Pero el más grande de todos llevaba el modesto apodo de Bully Hayes (*Matasiete* Hayes).

La primera aparición de Hayes en los mares del Sur se produjo en un escenario distinto al de la piratería: en un principio fue miembro de una pequeña compañía de músicos que recorría la Nueva Zelanda. La empresa

se vio impedida por la guerra de los maorí, y Hayes abandonó la música por el tráfico de armas y de pólvora en beneficio de los sublevados isleños.

A continuación, le vemos en el papel de un *blackbirder*, lo que quiere decir que visitaba las islas alejadas de los derroteros de la navegación, atrayendo a bordo de su barco, el *Lenore*, a indígenas confiados para llevarlos a Samoa o a otras zonas y venderlos allí a plantadores faltos de mano de obra. A poco tiempo, su nombre llegó a ser célebre desde Australia hasta San Francisco; incluso le buscaban varios gobiernos. Pero era un pájaro difícil de prender, y como no bebía más que té, el cebo que servía habitualmente para capturar a los hombres de su temple no podía dar resultado. Finalmente, sin embargo, en 1875, los españoles le echaron el guante y lo encarcelaron en Manila, donde había de esperar su juicio. Hayes pasó el tiempo de su reclusión con estudios teológicos, de suerte que se convirtió en ferviente católico. El obispo de Manila, encantado de la conversión de tamaño pecador, usó su influencia para obtener su libertad, y la consiguió. Apenas libertado, Hayes volvió a su antiguo oficio, completándolo con el robo de navíos de gran escala.

Arrestado de nuevo en Samoa por el cónsul británico, bajo acusación de actos de piratería, Hayes conoció una vez más los calabozos, al esperar la llegada del primer buque de guerra inglés, el cual le conduciría a Australia, donde debía ser juzgado. Entretanto, sin embargo, el prisionero se las arregló para obtener permiso de circular libremente por toda la isla y conquistó gran popularidad como organizador de días de campo.

En aquel entonces llegó a parar en la isla un tal capitán Ben Pease, otro ladrón de los mares del Sur. Hayes y Pease eran viejos colegas en la práctica del crimen y sin embargo riñeron violentamente desde el principio de su encuentro. El cónsul, al ver el cariz que tomaban las cosas, se mostró encantado, pues el buque de Pease era el único en el que Hayes podía intentar huir.

Una hermosa mañana, el capitán Pease se despidió de sus amigos y salió mar adentro. Algunas horas después, se descubrió la desaparición de Hayes y fue solamente entonces cuando el cónsul tuvo la sospecha de que la disputa entre los dos señores había sido una farsa arreglada de antemano para engañarle.

La ley ya no tuvo que ocuparse más de Hayes: murió a manos de su primer piloto, un escandinavo que le rompió el cráneo con una barra de hierro y le arrojó al agua.

Los últimos piratas, sobre poco más o menos, fueron los negreros. En 1808 había sido promulgada en los Estados Unidos una ley que declaraba ilegal la importación de esclavos negros, castigando el comercio de *ébano humano* como piratería. Mas desde el principio, esta ley no fue sino letra muerta y hubo que esperar más de cuarenta años antes de que se hiciese la menor cosa para hacerla respetar. Hacia mediados del siglo, el tráfico de esclavos había llegado a su apogeo y se ha estimado en no menos de mil quinientos el número de negros introducidos en Norteamérica durante el año 1859. Tan lucrativo era ese comercio que un viaje afortunado bastaba para producir ganancias inmensas. La mayor parte de los negociantes en *ébano* eran norteños.

Con el advenimiento del Presidente Lincoln y el comienzo, en 1861, de la guerra civil, cambiaron las cosas: sin tardanza, se tomaron medidas severas encaminadas a poner fin al bochornoso tráfico.

El papel de chivo expiatorio, destinado a ser cogido y castigado, le cupo a un tal capitán Nathaniel Gordon, oriundo de Portland, en el Estado de Maine, quien conducía su propio barco, el *Eric*, un velero de quinientas toneladas. Gordon había hecho en total cuatro viajes; durante el último, fue capturado frente a la costa occidental de África por el buque norteamericano *Mohican*. Encontraron en la bodega del *Eric* novecientos sesenta y siete negros que fueron devueltos a Monrovia; pero el barco negrero estaba tan atestado de *ébano* que más de trescientos de los infelices perecieron en el curso del breve viaje. Gordon, transportado a Nueva York, compareció ante el tribunal bajo acusación de piratería, delito que le hacía acreedor a la pena capital.

La causa tuvo una resonancia enorme. Todas las dificultades imaginables se crearon para obstaculizar el proceso, tanto en el terreno legal como ante la opinión pública. En vano: el acusado fue declarado culpable y condenado a muerte. Entonces aparecieron en todas las paredes de la ciudad grandes carteles con llamamientos como éste:

¡Ciudadanos de Nueva York! ¡Intervenid! ¿Se cometerá un asesinato legal entre vosotros sin que se levante una sola voz de protesta? El capitán Nathaniel Gordon ha sido condenado a ser ejecutado por un crimen considerado virtualmente como letra muerta durante cuarenta años.

A despecho de todos los llamamientos y amenazas, Gordon fue ahorcado el 8 de marzo de 1862 en la prisión de Tombs. Durante la ejecución, todas las entradas estaban protegidas contra la muchedumbre por soldados de la marina. Aquél fue el último hombre de raza blanca que murió en el cadalso por el crimen de piratería en alta mar.

Los tiempos modernos parecen haber exterminado la piratería, salvo bajo sus formas fortuitas y degeneradas, como lo hicieron con otros más seductores aspectos de la actividad humana. No hay ya nada que hacer frente a los cruceros de treinta y cinco nudos, los aviones, la radio, y sobre todo frente a la poderosa policía del Estado moderno. El individuo emprendedor ya no tiene posibilidad alguna de ganarse la vida de esta manera y menos la tiene el capital inversionista de extraer de la piratería beneficios en proporción con los riesgos corridos.

Aunque la desaparición del pirata hiciera perder al mundo un elemento de lo pintoresco, difícil es llorar su eliminación. Porque no era, en suma, un personaje atractivo; y cuanto más de cerca le miramos, tanto menos nos parece tal. El espadachín del cinturón adornado con la pistola que vomitaba torrentes de blasfemias, tal vez sea un bonito motivo de novela; pero en la vida real ha debido ser un personaje en extremo odioso. El pirata romántico y extravagante es el que aparece en los libros, incluyendo el presente; el original, en cambio, era, con pocas excepciones, un cobarde y un asesino que se desembarazaba de sus víctimas porque *los muertos no hablan*.

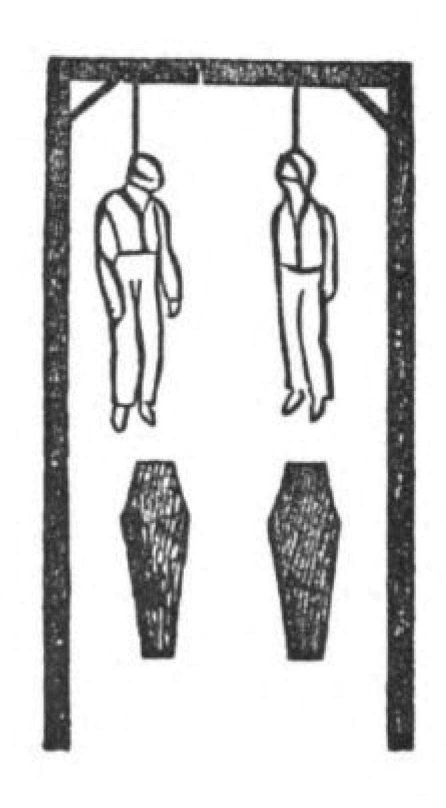
Es de pensarse que su desaparición sea definitiva. Parece difícil concebir, aun suponiendo que nuestra civilización se trastrocase y la ilegalidad volviera a ser ley, un resurgimiento del pirata. Fantasmagoría se le antoja a uno imaginarse las grandes potencias modernas luchando unas contra otras en una guerra santa con la ayuda de bandidos o renegados, al estilo de turcos y cristianos, y más fantástico todavía vislumbrar los derroteros de los apacibles vapores infestados de bucaneros que se lanzasen sobre su presa desde pequeñas islas organizadas en Repúblicas y en las que las flotas de las naciones no osaran penetrar.

Y sin embargo, tal cosa no es enteramente absurda. Aquel instinto vivaz del corazón humano, que creó a los piratas, probablemente continúe siendo tan fuerte como en cualquier época pasada, y sus manifestaciones accidentales en China, como también la existencia de los *hijackers* a lo largo de las costas norteamericanas, demuestran que acecha la primera ocasión favorable. Es indudable que el tipo de hombre que antaño se inclinaba hacia la piratería todavía existe, aunque se vea obligado a buscar otros desahogos a sus capacidades.

Cierto día, hablé en la prisión de Wandsworth con un joven que purgaba allí su tercera condena por robo con fractura. Estimando que era mi deber como visitante de una penitenciaría aludir a la insensatez del camino elegido por él, le pregunté si prefería el riesgo de verse encarcelado a una vida sosegada y honesta. *¿Qué quiere usted?* —respondió mi joven amigo —. *Necesito dinero y necesito un oficio excitante*.

Llevado por deseo de confidencias, me contó como a un camarada una proeza de la que nunca habían sospechado. Una tarde, en Londres, a la cabeza de una pandilla subida en tres automóviles, había parado frente a la tienda de un conocido joyero, sita en la esquina de Grafton Street y de Bond Street. Los muchachos saltaron a tierra, rompieron los cristales del aparador, se apoderaron de una bandeja con broches de diamantes, corrieron a sus automóviles y huyeron. Sus ojos brillaban de entusiasmo cuando concluyó: *Si anda en busca de emociones, señor, no tiene más que destrozar el escaparate de la tienda de… a las cuatro de la tarde y llevarse todo cuanto quiera*. Si ese joven hubiese vivido hace doscientos años, es seguro que habría sido pirata; y si las condiciones que imperaban hace dos siglos volviesen a producirse, no dudo que sería pirata hoy.

La piratería es, por cierto, una mancha que deshonra a la civilización y sus adictos han sido criminales que convenía suprimir. Mas siempre veremos el corazón humano vibrar con simpatía ante el reclamo del aventurero que se atreve a buscar regiones lejanas y peligrosas y, desafiando la respetabilidad social, tallarse su fortuna con sus propias manos.

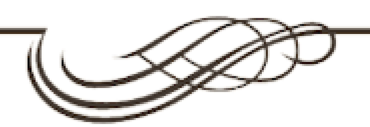


FIN


APÉNDICES

APÉNDICE I

LOS PIRATAS DE LA ÉPOCA CLÁSICA



Las primeras alusiones a la piratería en el Mediterráneo, que aparecen en la literatura, revelan que aquélla había llegado ya a cierta respetabilidad. Uno de los personajes de Homero, al saludar a un marino que desembarca en la costa de su país, le pregunta si navega por cuenta de algún mercader o como pirata. El héroe de su primer poema épico, Aquiles, había sido, por definición propia, pirata antes de alistarse en la guerra de Troya; y su segunda obra tiene por protagonista a un hombre que se vería condenado a muerte por un tribunal del almirantazgo de nuestros días. Herodoto comenta su primer libro con el relato sobre las hazañas de cierto corsario, describiendo sin asomo de reprobación sus éxitos al capturar algunos mercantes que transportaban cargamentos de Siria a Egipto. De hecho, para la mayor parte de los autores griegos la piratería era un oficio reconocido como cualquier otro, y pirata era sinónimo de navegador. El oprobio no se adhería a aquel hombre sino cuando el que lo llevaba se ponía al servicio del enemigo. Resulta bastante fácil reconstruir, según aquellos documentos antiguos, los métodos de los corsarios primitivos. Sus embarcaciones eran ligeras, poco profundas y de fondo llano. La velocidad era esencial para el ataque y la fuga; no menos indispensable parecía el débil calado, pues

permitía a las tripulaciones, al ser acorralados por los buques enemigos, refugiarse en aguas donde sus buques cazadores, de construcción más pesada, no podían seguirlas. Los lugares de asalto favoritos coincidían con las rutas comerciales conocidas de todos. Por entonces, en los albores de la navegación, estos derroteros eran fáciles de determinar de antemano. El nauta sólo se guiaba por la vista; navegaba a lo largo de la costa y se orientaba por marcas bien conocidas tales como montañas, promontorios e islas. Naturalmente, ese método primitivo excluía la navegación nocturna, y ningún marinero mediterráneo de aquellos tiempos osaba intentarla. El navío echaba ancla a la puesta de sol y esperaba la salida del sol para proseguir su viaje en seguridad. Tales principios de navegación hacían la táctica de los piratas tan sencilla como la de los salteadores de caminos y más fácil todavía les resultaba huir. En cuanto al primero de los casos, bastaba con que el pirata se mantuviera tranquilo en alguna rocosa ensenada hasta que hubiese avistado su presa y que luego se lanzara sobre ella. Cuando la presa era demasiado rápida, huía; y cuando era demasiado fuerte, entonces era el asaltante el que huía. Pero el barco mercante demasiado móvil o demasiado fuerte para ser tomado al abordaje de día, se convertía en impotente de noche; pues los piratas no tenían más que espiar el lugar en que fondeaba al anochecer, protegido por la oscuridad, y asaltarlo cuando la tripulación se hallaba dormida. Entonces lo invadían con alaridos espantosos y lo tenían capturado antes de que las soñolientas víctimas pudieran darse cuenta de lo sucedido. Luego, la nave era llevada por su propia dotación y bajo los latigazos de los vencedores a la madriguera de los piratas, donde se procedía al reparto del botín. Pero los barcos no constituían el único objetivo de los piratas primitivos. No era raro verlos reunirse en gran número y emprender rápidos golpes de mano contra las ciudades costeñas. Todavía se advierten en muchas islas del Mar Egeo, ruinas de altas torres antiquísimas que habían sido construidas para servir a los isleños de refugios contra las incursiones piratas. Estas torres eran utilizadas también como vigías, desde lo alto de las cuales se señalaba la presencia de corsarios en proximidad de la costa. A tal efecto, se enviaban a los moradores de la comarca señales de humo durante el día, y de fuego por la noche. En ese género de incursiones, la sorpresa constituía el factor

esencial. Se resumían en una llegada relampagueante, en el rápido arrebatamiento del máximo botín y de prisioneros, que era posible reunir en pocos minutos, y en una loca huida mar adentro antes de que los vecinos ribereños pudiesen reaccionar.

Un golpe de mano de esta clase se halla descrito de manera muy viva en el libro IX de La Odisea. Contiene una moraleja harto convincente, aprovechada por los piratas inteligentes, y cuyo descuido era pagado muy caro por los estúpidos:

> El viento que me empujaba desde Ilion me condujo a proximidad del país de los cicones, y después hasta Ismaro, donde sometí a saqueo la ciudad y maté a los habitantes. Y de aquella ciudad nos llevamos a las mujeres, así como gran cantidad de mercancías, y repartimos unas y otras entre nosotros de manera que nadie saliese frustrado por culpa mía. Entonces di órdenes de emprender la huida a toda prisa; pero mis hombres, cegados por su gran locura, no me escucharon. Quedaba todavía mucho vino por beber y se retrasaron sacrificando rebaños de carneros en la playa, de suerte que regresaron arrastrando los pies y con paso titubeante. Mientras tanto llegaron los cicones y llamaron a grandes gritos a otros cicones, sus vecinos del interior, que eran más numerosos que ellos y al mismo tiempo más valientes, y hábiles en combatir tanto desde lo alto de sus carros como a pie. Así se reunieron al alba más numerosos que las hojas y las flores en la primavera. Luego se alinearon en orden de batalla junto a sus buques veloces, y sus huestes acometieron con lanzas guarnecidas de bronce. Mientras duraba la mañana resistimos sus asaltos y los rechazamos, aunque nos sobrepujaban por su número. Mas en el momento en que el sol marcaba la hora de llevar al establo el ganado, los cicones hicieron mella en los aqueos y los dominaron, y seis de mis gallardos compañeros de cada navío perecieron, pero con el resto escapamos a la muerte y al sino.
>
> Entonces proseguimos nuestro viaje muy afligidos y al mismo tiempo felices de habernos librado de la muerte, aunque lamentábamos la pérdida de nuestros queridos compañeros.

Más de una vez en los anales de la piratería vemos a los representantes de la Ley tomar desquite bien sea porque los ladrones no tuviesen bastante paciencia o porque se fiaran en grado aún menor unos de otros para interponer una distancia entre los perseguidores y ellos mismos, antes de proceder al reparto del botín.

La cita de Homero indica también la naturaleza del botín que se llevaban los piratas. La parte más valiosa consistía en seres humanos. El tráfico de esclavos constituye el rasgo dominante de la piratería mediterránea y el único hecho espantoso que la distingue de la práctica de los bucaneros del Atlántico durante los siglos XVI y XVII. Estos últimos, por cierto, no despreciaban completamente el beneficio que producía el robo de

los negros; mas su principal esfuerzo se encaminaba hacia la captura de cargamentos diferentes a los humanos.

Fue precisamente el lucro extraído de la venta, o el rescate de los esclavos, el que permitió crear las grandes organizaciones piratas, tan poderosas que hasta los Estados más orgullosos se vieron obligados a comprarlas como único medio de protección. Sus negocios asumieron proporciones tales que en el período de su apogeo revisten funciones reconocidas los centros de intercambio y, especialmente, el de la isla de Delos, en el Mar Egeo, centros a los que se llevaban todos los cautivos de las costas mediterráneas como a un mercado regular.

El primer choque entre un Estado mercantil y piratas organizados, del que tenemos relatos auténticos, tuvo por protagonistas a fenicios y griegos.

Los fenicios de la época homérica de hecho detentaban el monopolio del tráfico mediterráneo. Ellos eran quienes llevaban las piedras preciosas, especias y sedas del Oriente, transportadas a través de los desiertos y embarcadas en sus puertos hacia las ciudades del Mar Egeo y las dos riberas del Mediterráneo occidental. Fueron no solamente los primeros navegantes y mercaderes de aquella edad, sino también los colonizadores de la Francia meridional, de España y de Noráfrica. Cartago y Marsella figuraban entre los vástagos de la metrópoli fenicia. A la manera de auténticos imperialistas, los fenicios colonizaban con miras al establecimiento de mercados en beneficio propio, y a medida que se extendían más lejos sus empresas, pasando finalmente más allá de las Columnas de Hércules y hasta la costa occidental de África, su comercio se hacía cada vez más rico al mismo tiempo que crecían en la misma proporción los riesgos condicionados por las grandes distancias de los viajes. Su espíritu de empresa acabó por conducirlos hasta el enigmático y tempestuoso Norte, al buscar el precioso ámbar amarillo del Báltico, y hasta Gran Bretaña, donde fletaban hacia Tiro y Sidón el estaño, a cambio de productos del Oriente. Incluso se supone que dieron la vuelta a África en un viaje que duraría tres años.

Los griegos contemporáneos, aunque mucho más pobres y sin gran aptitud para la navegación, eran los enemigos naturales de sus vecinos del Este. Gente agitada, turbulenta y atrevida, ocupaban posiciones geográficas

admirables para cortarle al comercio fenicio todas sus rutas, espiando e interceptando los barcos mercantes y buscando refugio en las innumerables bahías rocosas que recortan las extensas costas de la Hélade. Tal vez haya exagerado Montesquieu al llamar *piratas* a todos los griegos primitivos; mas no por eso es menos cierto que en determinada época la piratería constituía probablemente la principal y ciertamente más lucrativa rama de las actividades marítimas de la península. Parece más que verosímil que el fin de la guerra de Troya viera a muchos héroes diferentes a Ulises pasar su tiempo y ganarse la vida de la misma manera que él; era un fenómeno consecutivo a las grandes guerras el que los marinos vueltos a casa y faltos de empleo se adhirieran a un equipo de corsarios ya existente o que formasen una partida nueva.

Durante la mayor parte de aquel período, los fenicios carecían de una marina de guerra capaz de hacer frente a tales enemigos. Las costosas incursiones de los piratas eran el tributo que habían de pagar por sus riquezas nacidas del mar. Ocasionalmente, los fenicios, que eran un pueblo lleno de recursos y apenas más honesto que los otros, recuperaban sus bienes, pagando al despojador con la misma moneda. Disfrazados de apacibles mercaderes, se introducían en algún puerto helénico, exhibían sus mercancías a bordo de su barco e invitaban a los habitantes a venir a ver, a admirar y a comprar. Los clientes, claro está, se componían sobre todo de mujeres. Tan pronto como se habían reunido en número satisfactorio, el buque se hacía a la mar, y las damas griegas se veían convertidas en mercancías, dejando de ser clientes.

Fue, sin embargo, un fenicio, uno de los reyes de Creta de la dinastía de Minos, quien hizo la primera tentativa resuelta y feliz de desembarazar el Mediterráneo de piratas. Habiendo principiado como pirata, esta poderosa familia acabó por establecer en la isla, durante el siglo anterior a la guerra de Troya, la potencia militar más formidable de su tiempo.

Una vez estabilizado su poderío y sólidamente apoyado en el comercio, uno de los miembros del clan (ignoramos su nombre) constituyó, utilizando los bosques de su reino insular, la armada más temible que haya conocido la antigüedad, y se puso a cazar y a exterminar inexorablemente a sus rivales. La situación geográfica de Grecia, colocada casi en el centro de los

derroteros comerciales del Mediterráneo, le permitía vigilar todo cuanto pasaba por las adyacentes aguas griegas, y pronto su indomable energía había doblegado a las tribus helénicas a su voluntad. No les quedaba más que aceptar un convenio que les prohibía poseer naves tripuladas por más de cinco hombres, excepto una sola, el *Argos*, que se les permitía conservar para defenderse de otros piratas.

En vida de este Minos, el tráfico mediterráneo gozaba de relativa seguridad. Pero muerto él, el poderío naval de Grecia declinó rápidamente. De nuevo florecieron los corsarios y hubo que esperar casi mil años para ver levantarse una potencia lo suficientemente fuerte para reducirlos.

El príncipe de los piratas de la era subsiguiente a la homérica fue Polícrates, tirano de Samos, quien prosperaba en el siglo VI antes de Jesucristo. En el apogeo de su dominación, poseía más de cien buques de guerra, e imponía su ley en todo el Mar Egeo. Más tarde, habiendo derrotado las flotas piratas rivales de Melita y Lesbos, se convirtió en soberano de toda la costa de Asia Menor. Desde allí, Polícrates pudo guiar a su antojo el vacilante poderío de Fenicia a la vez que paralizar a los temibles merodeadores del mar de la costa de Cilicia. Mas en el momento de su máxima autoridad, al disfrutar de la posición de un soberano legítimo, el tirano de Samos se mostró incapaz de curarse del hábito que había sido agente de su grandeza. Los barcos de los demás Estados no navegaban sino con su permiso previo pago de tributo; de lo contrario, arriesgaban ser capturados. En cierta ocasión, Polícrates incluso interrumpió el ceremonioso cambio de atenciones entre algunos de sus colegas soberanos, confiscando un navío que Amasis, rey de Egipto, enviaba a Lacedemonia para hacer entrega, como obsequio, al famoso atesorador de oro, Creso, rey de Lidia, de un coselete de lino, bordado de encajes de algodón dorado, y de una magnífica ánfora suntuosamente adornada con piedras preciosas.

Al igual que tantos otros caballeros provistos de lo necesario para comprar, Polícrates también sabía gastar. Mientras hacía de Samos la primera ciudad de su tiempo en cuanto a riqueza, la convertía igualmente en el mayor centro de arte. Su palacio figuraba entre las maravillas del mundo. Lo mismo que los piratas del Renacimiento, atrajo hacia su corte a los artistas contemporáneos y los retuvo de modo permanente en Samos,

pagándole sumas inmensas por embellecer la ciudad con estatuas y edificios.

Demócedes, el primer médico de su tiempo, fue arrebatado así de Atenas mediante honorarios fabulosos, y el poeta Anacreonte, cuyos versos rebosan referencias al tirano, se convirtió por las mismas razones en amigo íntimo de Polícrates.

El tirano de Samos acabó como víctima del género de traición que él mismo había practicado con frecuencia y éxito. Oroetes, el sátrapa que Ciro colocara a la cabeza de Lidia, asedió Samos en 515 antes de Jesucristo; pero Polícrates resistió victorioso hasta el momento en que el persa, seduciéndole con el cebo de una transacción, le atrajo hacia tierra firme donde el príncipe versátil, pirata y mecenas, fue prendido y crucificado.

Después de la dominación de los griegos por los romanos y la destrucción de Cartago a consecuencia de la tercera guerra púnica, se introdujo una brusca recrudescencia de la piratería que conoció entonces una extensión que no había tenido nunca antes. Las dos naciones vencidas poseían cierta experiencia náutica y una sólida tradición de agresiones navales. El advenimiento de los romanos, al poner fin a su importancia marítima, había aumentado la desocupación entre sus navegadores, reduciéndolos, por lo menos pasajeramente, a una vida difícil. De ahí que volvieran en gran número al oficio primitivo de su raza.

Casi por vez primera en la historia fue establecida una clara línea de demarcación entre la piratería y la guerra. Roma, Estado organizado, poderío dominante, representaba la Ley. Cualquier violencia cometida contra alguno de sus súbditos, bien sea en tierra o en mar, ya no podía ser considerada, consiguientemente, como conflicto entre iguales, sino que se convertía en el acto en un retador proscrito frente a la Ley. El orgullo de Roma, no menos que su interés y su sentido del orden, exigía que sus mercaderes pudiesen ejercer su comercio tranquilamente tanto en tierra como en mar; pero había de transcurrir mucho tiempo antes de que su eficacia lograse satisfacer tal deseo. La pasión por el mar no era propia del temple de los romanos. Sus magníficos soldados combatían con éxito como compañías de abordaje; mas pocos eran los romanos hechos para la navegación. La mayor parte de su tráfico marítimo era atendido por

extranjeros sometidos bajo la dominación romana, y no se hizo, de su parte, ninguna tentativa para crear una marina republicana. Habría, en el transcurso de los ochenta años que separan la caída de Grecia de la expedición punitiva emprendida bajo Pompeyo, constantes y perniciosas escaseces en los mercados de Roma, debidas al hecho de que el abastecimiento de la metrópoli se veía paralizado por la anormal recrudescencia de la piratería, y eso hasta el punto de comprometer varias veces la existencia misma de la República.

Durante la larga guerra civil, mientras todas las energías de Roma se hallaban absorbidas por la fratricida lucha entre Mario y Sila, los piratas se hicieron continuamente más peligrosos hasta que acabaron por someter a un severo bloqueo los puertos ítalos. Roma no tardó en sentir el estrangulador aprieto. El alimento que más hacía falta era el trigo, importado en grandes cantidades desde Egipto y África. El precio de los cereales alcanzó un nivel tal que la población de aquella gran capital se moría de hambre. Los pillajes de víveres se convertían en incidentes de todos los días. La policía de los mares ya no estaba asegurada siquiera nominalmente. Los piratas iban y venían a su antojo sin encontrar resistencia y Roma no podía ya hablar con orgullo del Mare Nostrum. El Mar Egeo, *golfo de oro*, había pasado enteramente a manos de los corsarios.

El peligro llegó a su paroxismo al encontrar los piratas un protector en la persona de Mitrídates, rey del Ponto y el más temible de los enemigos de la República. Del mismo modo que en épocas posteriores un potentado de Oriente emplearía los criminales en su lucha contra el Oeste, así Mitrídates tomó bajo su égida a los peores de los ladrones, los cilicios, abriéndoles sus puertos e incluso proveyéndoles de buques de guerra, por lo menos en una ocasión, al acompañar al superpirata Selenco en una de sus expediciones. Sus aliados ya no eran, por cierto, una turba de asesinos vulgares: habían evolucionado hasta presentar una apariencia de organización naval, atacando con arreglo a principios estratégicos, en lugar de sin orden ni unidad de mando como antes. Sus operaciones, al menos desde el punto de vista del jurista, comienzan a parecerse a una guerra más que a la piratería; pero una confusión análoga debía prevalecer durante unos mil setecientos años a cada apogeo de un ciclo de piratería. En la práctica seguía siendo

piratería: las tripulaciones no estaban sujetas a la Ley del país bajo cuyas órdenes combatían; no recibían paga, puesto que eran remunerados mediante el saqueo cuyo producto repartían con arreglo a sus propias normas; trataban a los cautivos no como prisioneros de guerra, sino como víctimas de la piratería (aunque la distinción no fuese tan tajante como habría de serlo en épocas posteriores); y se daban clara cuenta de que ellos mismos, de ser capturados, no habían de esperar sino una ejecución global a menos de ser vendidos como esclavos, alternativa que dependía enteramente de sus aprehensores.

Finalmente, al hacerse la situación de Roma tan desesperada que acalló los odios de los partidos rivales, el Senado reanudó sus funciones de legislador nacional y en 67 antes de Jesucristo puso en pie una expedición destinada a salvar el Estado de la perdición. El mando se confirió a Pompeyo a quien la guerra civil había destacado como primer hombre de la República. Investido de poder dictatorial y con todos los recursos de Roma a su disposición, estimó su tarea tan formidable que pidió y obtuvo tres años para cumplirla. La confianza de que gozaba el dictador fue puesta en evidencia por la caída del precio de los cereales a la sola noticia de su nombramiento.

El deber más apremiante consistía en limpiar el Mediterráneo de los bandidos que lo infestaban, abriendo de nuevo los puertos ítalos y restableciendo el desaparecido comercio marítimo. A tal efecto, Pompeyo dividió la superficie de este mar en trece distritos, cada uno bajo el mando de un teniente encargado de registrar cuidadosamente cada rincón de las costas en busca de merodeadores, a quienes debía capturar o echar a pique en cuanto los descubriera. Pompeyo mismo se puso a la cabeza de la flota de Rodas que tenía por misión barrer el litoral de África, Sicilia y Cerdeña, mientras sus tenientes operaban en aguas de España y de Galia. Al cabo de cuarenta días, el comandante jefe pudo señalar que la totalidad de la cuenca occidental quedaba libre de corsarios.

Pompeyo hizo entonces rumbo al Este con sesenta buques para desalojar a los piratas de sus fortalezas matrices. Atemorizados por los triunfos del general romano en Occidente y por la noticia de su llegada, los corsarios huyeron de alta mar hacia ensenadas y puertos ocultos entre sus

dentelladas costas. Los únicos que intentaron un asomo de resistencia fueron los barones marítimos de Galicia; Pompeyo los derrotó fácilmente a la altura de Coracesio. Las ciudades y los buques de Mitrídates se sometieron espontáneamente, debido en gran parte a la clemente reputación de que gozaba el vencedor, en una época en que la práctica corriente era clavar a tales enemigos sobre la cruz. En vez de entregar a sus prisioneros a la matanza, Pompeyo los instaló en las desiertas villas de Galicia convertida en provincia romana.

A los cuarenta días de la aparición de Pompeyo frente a la costa de Asia Menor, los piratas quedaban aplastados, tomadas todas las fortalezas y el Mediterráneo, de un extremo a otro, abierto al comercio romano. El botín fue inmenso: 400 buques capturados, además de 1300 destruidos. Habían sido quemados todos los arsenales piratas y arrasados todos sus baluartes. Se estimó en 10,000 los enemigos colgados y en 20,000 los hechos prisioneros. Entre los prisioneros libertados figuraba el almirante de la escuadra romana, estacionada anteriormente en Cilicia.

Así pues, en tres meses, en vez de en los tres años por él pedidos, Pompeyo pudo devolver su mandato a manos del Senado. Debían transcurrir dos milenios antes de que los piratas del Mediterráneo volvieran a recibir un castigo tan rápido y completo.

Durante las dos décadas siguientes, los mercaderes pudieron comerciar con tranquilidad relativa, amparados por el gobierno autoritario y eficaz de Julio César. A su muerte, en 44 antes de nuestra era, se desencadenó la anarquía en tierra y mar. Las facciones descontentas, huidas al extranjero, hostigaron desde allí a la República, ya por su propia cuenta, ya al servicio del enemigo. Entre los que combatieron contra la patria en el mar, figuraba —¡oh ironía!— Sexto Pompeyo, hijo del gran Pompeyo. Desterrado de Roma, reunió una flota integrada principalmente por compatriotas exilados y por esclavos, y desde su cuartel general en Sicilia, devastó las costas de Italia tan completamente que a los pocos años había restablecido la situación a la que antaño pusiera fin su padre.

Mas en aquel período, Roma no estaba lo bastante fuerte para doblegar al hijo sedicioso. Tuvo que firmar con él un tratado que le cedía Sicilia, Cerdeña y Aquea a cambio del libre paso de los mercantes ítalos. Sexto era

demasiado pirata para respetar tamaño acuerdo y pronto se le veía saqueando y asaltando de nuevo hasta que Octavio mandó a Agripa a ocuparse de él. Agripa triunfó de su adversario en una batalla naval en aguas de Sicilia, y desde entonces hasta el ocaso del Imperio, Roma pudo conservar libres sus rutas marítimas. Con el eclipse de la civilización romana, la piratería misma declinó hasta el punto de caer en olvido, y la razón de que así fuera es evidente: durante un largo espacio de tiempo, hasta el momento de despertar de Europa, apenas si hubo tráfico marítimo que mereciese la pena de ser saqueado.

APÉNDICE II

LA HISTORIA DE LA SEÑORA JONES



El reverendo Thomas Bolton, capellán del consulado de Argel, asume la plena responsabilidad de lo auténtico de la siguiente historia del Hibernian Regiment.

El 16 de agosto de 1747, un destacamento de este regimiento, por entonces al servicio de España, fue sorprendido por corsarios argelinos al trasladarse de Mallorca al continente. Los soldados resistieron a la primera galeota que les atacaba hasta agotar toda su pólvora, después de lo cual, lanzándose al abordaje del enemigo, arrojaron a los turcos al mar. Entonces los embistió otro gran buque pirata y no tuvieron otra alternativa que rendirse. Uno de los musulmanes exclamó: *No sois españoles. Sois ingleses, o demonios*. El grupo se componía de un teniente coronel, seis capitanes, diez oficiales subalternos y cerca de sesenta soldados: los pobres restos de las campañas italianas. Al llegar a Argel, los tres colores del regimiento, una cruz sobre fondo blanco y las armas de Irlanda con la inscripción *Reggimento di Hibernia*, continuaban flotando sobre la galeota turca capturada. Entre las damas de a bordo figuraban la señora Jones con dos hijos de corta edad y su hija Nancy de un primer matrimonio, una joven de

apenas diecinueve años, muy estimada por su virtud y cordura y no menos admirada por su belleza; viajaban acompañadas por una doncella.

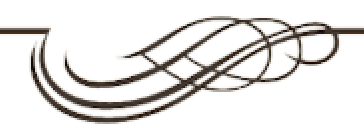
Después de describir los malos tratos que tuvieron que sufrir aquellas señoras, y como uno de los niños, de menos de ocho años de edad, fue obligado a traer agua, barrer los pisos y llevar la basura, teniendo por toda ropa un viejo y andrajoso traje turco, la señora Bolton prosigue:

> Cierto día, la señora Jones estaba sentada, con el niño menor en los brazos, ante la puerta de la casa en que se hospedaba, cuando pasó un turco, el cual se puso a importunarla dándole la alternativa entre ceder a sus deseos o morir. Ella se retiró a una habitación interior y de allí a un desván accesible sólo por una escala que quitó después de subir. El turco cogió al niño y habiendo amenazado y suplicado sucesivamente a la madre, sacó su espada e hirió a la criatura en un brazo. La señora Jones lanzó un grito. Entonces el turco hirió a su víctima en el otro brazo; finalmente le cortó una mano y la arrojó a la madre; ésta cogió la mitad de una muela rota, que se hallaba en el desván, y la lanzó sobre el turco, destrozándole una pierna. El hombre mató entonces al niño, le cortó la cabeza y descargó sus pistolas sobre la madre, errando los disparos. La señora Jones esperó el momento propicio y entonces derribó al asesino con la otra mitad de la muela. Después bajó y le acabó con su propia espada, metió al cadáver del niño en un canasto y se fue a ver al bey.

Sir Lambert Playfair, cuando era cónsul general en Argel, no logró reconstruir la continuación de esta historia, pero se inclinaba a pensar que una muerte de suplicios era la suerte reservada a todo esclavo que osaba matar o siquiera herir a un turco.

APÉNDICE III

LA EVASIÓN DE JACHIMOSKY



Encontramos en un pequeño libro español muy raro la apasionante narración de una fuga a bordo de un buque de guerra turco, cuya traducción sigue aquí:

RELATO

Sobre la captura de la galera almirante de Alejandría en el puerto de Metellin, debida a los esfuerzos del capitán Marco Jachimosky, uno de los esclavos de dicha galera, y la liberación de doscientos esclavos cristianos, ocurridas el 18 de julio de 1628.

Impreso en Roma.
Traducido del italiano al español por Miguel de Santa Cruz

La feliz captura de un buque almirante de Alejandría y la liberación de doscientos veinte cristianos, ocurrida el 18 de julio de 1628, se produjo en

las siguientes circunstancias:

Mehemet, el hermano menor de Rasimbech, gobernador de Damieta y Rosetta, que era capitán de cuatro galeras destinadas a cruzar y vigilar los parajes de Alejandría y cuya almirante era tripulada por 220 cristianos, de los cuales 3 eran griegos, 2 ingleses, uno solo italiano y el resto rusos (llamados comúnmente *moscovitas*), salió de Constantinopla acompañado, además de por su mujer y su familia, por Jusuf Cadi, un turco que acababa de ser nombrado juez de Alejandría, por la corte otomana que llaman *el Diván*. Hicieron escala en el puerto de Metellin, donde, debido al mal tiempo que hacía agitarse el mar, la capitana quedó separada de sus tres guardacostas por una distancia de una milla aproximadamente. El 18 de julio, el capitán Mehemet desembarcó en tierra con una tropa de unos sesenta turcos. Había a bordo, además de los soldados y oficiales, ciento cincuenta pasajeros. Entre los esclavos tripulantes se encontraba un tal Marco Jachimosky, vasallo del rey de Polonia y oriundo de Baro. Era un hombre de buena familia y diestro en todos los ejercicios militares, hecho prisionero por los turcos al invadir Polonia. Viendo que el capitán había bajado a tierra con muchos turcos, Jachimosky se encomendó a Dios y resolvió recuperar su libertad y la de sus compañeros. A tal efecto, comunicó su plan a otros dos esclavos, Esteban Satanovsky y Stolcina, proponiendo quitarse mutuamente las cadenas que los sujetaban al banco de remeros; así podrían circular libremente por el barco. Aquéllos, estimando que tal aventura no podía ser coronada nunca por el éxito, trataron de disuadirle. Así y todo, puso manos a la obra (no le faltaba nunca valor frente a la divina providencia) y procedió a hacer sus preparativos. Desprovisto de armas, sustrajo al cocinero del barco un leño del que se confeccionó una porra, y al descubrir aquél el hurto le mató con un golpe en la cabeza. Luego, el audaz Marco se deslizó hacia la popa, donde había almacenadas gran cantidad de armas y encontrándose con que un soldado griego se oponía a su paso, le derribó con una cuchilla, que había robado también en la cocina, de tal manera que le dejó muerto. Marco tomó entonces el mando de la parte trasera del buque y distribuyó las armas entre sus compañeros; después, blandiendo barras de hierro, leños y todos los pesados objetos que estuviesen a mano, se lanzaron sobre sus enemigos. A

continuación, pasaron a proa, donde estaba el capataz de la tripulación, abrigado debajo de una tienda que le había impedido ver lo que sucedía, de suerte que tomaba el ruido que oía por el ruido habitual de los esclavos. Viendo acercarse a Marco y a los otros, cogió dos navajas, una en cada mano, pero no fue lo bastante veloz, pues Marco le atravesó el pecho haciendo que cayese muerto al agua. Los turcos, en un intento de adueñarse de los esclavos cuya mayor parte había sido armada por Marco, habían cortado los rebenques y las lanzaban sobre ellos. Pero los esclavos luchaban sin flaquear, y después de dar muerte y arrojar al agua al mayor número de turcos, cortaron los cables que sujetaban las anclas a la galera, pusieron en movimiento los remos y se alejaron del puerto en medio del fuego de los cañones de la ciudadela y los barcos presentes en la rada. Se evadieron sin sufrir daño alguno, y la galera alcanzó alta mar, mientras los turcos gritaban furiosos y se arrancaban la barba. Los cristianos fueron perseguidos por los tres guardacostas desde las tres de la tarde, durante toda la noche y buena parte del día siguiente, hasta que los turcos se vieron detenidos por la niebla, el viento y la lluvia, pues el mal tiempo los obligó a regresar a Metellin y dejar escaparse a los cristianos.

Librados del ataque de los infieles y habiendo vencido los peligros de la tempestad, los cristianos llegaron a los quince días a Mesina y, puesto que el tiempo había mejorado, continuaron hasta Palermo, obedeciendo una orden del rey de Sicilia. Después de haber recuperado su querida libertad, sin perderse la vida de un solo cristiano, quitaron los cadenas a los veintiún turcos a los que habían atado al banco de remeros, y los soltaron deseándoles suerte; luego hicieron lo mismo con Ramer Cadenne, la mujer del juez Yusuf a quien habían dejado en Metellin, aunque hubiesen podido venderla por mucho dinero. Tenía a su servicio cuatro jóvenes esclavas cristianas, dos llamadas Ana, otra se llamaba Catalina y una cuyo nombre era Margarita. También había a bordo otra esclava que había sido vendida en Constantinopla, una cristiana en extremo bella y graciosa. Esta mujer se llamaba también Catalina.

El noble y valiente Marco, nombrado capitán por sus compañeros, la desposó y las otras cuatro esclavas se casaron con tres de sus jefes.

Finalmente, cediendo la galera al virrey de Sicilia, el desde entonces famoso Marco, no queriendo aceptar el obsequio de mil quinientos escudos que le ofrecía el virrey, recibió un bergantín y le prestaron una carroza para conducirle a Roma, hacia donde partió con las cinco damas y treinta de sus compañeros el 25 de agosto.

Al día siguiente, como testimonio de su gratitud hacia Dios por tan grande triunfo y también para manifestar su agradecimiento al vicario de Cristo, depositaron a los pies de Su Santidad el estandarte real del buque insignia, hecho de seda blanca adornada con bordados de cuatro crecientes y de caracteres árabes. Asimismo le ofrecieron una linterna de bronce de estilo morisco, incrustada con oro y maravillosamente cincelada. Otros pabellones los suspendieron en las demás iglesias, especialmente en la iglesia de San Estanislao de Polonia y en Santa Susana, con tal que al quedar acabada la iglesia de San Caro, Papa y mártir, las banderas fuesen transferidas allí.

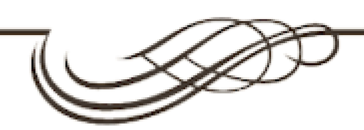
Y recibieron en San Jerónimo una hospitalidad liberal, debida a la bondad del cardenal Barrino. Todos se confesaron y recibieron la santa comunión para coronar tan feliz acontecimiento.

Gloria a Dios.

Autorizado en Barcelona: en casa de Esteban Liberos. Calle de Santo Domingo, 1628.

APÉNDICE IV

LA PIRATERÍA Y LA LEY



Hasta el siglo XIV, los casos de piratería eran juzgados en Inglaterra por los tribunales civiles. Después de 1340, en cambio, año en que el rey Eduardo III aniquiló la flota francesa en La Esclusa y reivindicó el título de soberano de los estrechos, se establecieron cortes del Almirantazgo. Estos tribunales eran competentes para fallar sentencia en todos los hechos de piratería y demás crímenes cometidos allende la línea de alta mar.

Posteriormente, los reyes Enrique VIII y Luis XII firmaron un tratado comprometiéndose a suprimir la piratería entre sus propios súbditos y a lo largo de las costas nacionales.

En 1536, Enrique VIII promulgó la primera ley contra la piratería, creándose un nuevo tipo de funcionario, *el vicealmirante de la costa*, quien debía *proceder en materia de piratería… con arreglo a las prescripciones de la ley*, aunque algunos de estos vicealmirantes y especialmente ciertos miembros de la familia Killigrew, en Cornualles, no fueran otra cosa que piratas.

El primer tribunal del Almirantazgo, establecido fuera del Reino, fue el de Terranova, en 1615, año en que el gobierno envió magistrados para juzgar los innumerables casos de piratería y de otros delitos cometidos por

los rudos y revoltosos marinos que iban todos los años a pescar en el banco. Pero aquel tribunal se creó con objeto de hacer frente a una situación momentánea más que como corte permanente.

El segundo y el más importante de los edictos contra la piratería publicados por la legislación inglesa, fue el de 1699, que autorizaba a los tribunales del Almirantazgo para juzgar actos de piratería en las colonias y plantaciones de Norteamérica y las Antillas.

Conforme a la ley de 1699, cualquier persona detenida y acusada de actos de piratería en las colonias podía ser juzgada y, al ser reconocida culpable, castigada allí mismo. Ello constituía un considerable progreso comparado con el antiguo sistema según el cual tanto las personas acusadas como los testigos debían ser enviados a Inglaterra, sede del tribunal; procedimiento costoso e interminable y debido al cual, en los más de los casos, el acusado era puesto en libertad para evitar gastos y complicaciones.

Entre las cláusulas más significativas de la ley de 1699, figuran las siguientes:

> … La experiencia de los últimos años ha demostrado de manera particular que los autores de actos de piratería y de crímenes cometidos en aguas de las Antillas y las Indias Orientales no pueden recibir el castigo a que sean merecedores sin dificultades y gastos considerables, originados por la necesidad de juzgarlos en Inglaterra… de suerte que los malandrines y perversos se han visto alentados a hacerse piratas y a entregarse a ese género de mala vida, sabiendo que… no tendrían que justificarse de tales actos de piratería ni de otros crímenes a causa de las complicaciones e importantes gastos que pesarían sobre quienes tratasen de hacerles arrestar y perseguir …

Por consiguiente, fue ordenado que los actos se juzgasen por el tribunal del Almirantazgo más cercano y que cualquier funcionario de Estado competente pudiese detener y juzgar a una persona acusada de actos de piratería en cualquier mar, río, bahía, etc.

En 1721, se publicó otra ley contra la piratería, que extendía de manera considerable el alcance de la de 1699.

Esta ley señalaba, ente otros hechos:

> Puesto que el número de individuos dedicados a actos de piratería en los mares ha aumentado grandemente en los últimos tiempos… y que tales individuos se han hecho piratas y entregado a ese género de vida maléfica en grave detrimento del comercio y la navegación de los lugares más alejados, a despecho de las leyes vigentes …

A continuación se enumeran las penas:

> Todos los capitanes o pilotos de barcos que comercien con un pirata, ya sea por trueque, cambio, o negocio regular, … al ser reconocidos culpables serán castigados como piratas.

Entre otras puniciones, había de negarse a los culpables los auxilios de la religión.

A fin de alentar la resistencia a los ataques piratas, se decretó que todo marinero herido en combate contra los piratas sería recompensado y admitido en el hospital de Greenwich con derecho de prioridad sobre todos los demás marinos o navegantes. Aquellos que por el contrario dejasen de defenderse contra los piratas, se verían frustrados de su paga y acreedores a seis meses de prisión.

La ley de 1721 ordenaba todavía que:

> El capitán de un barco o cualquier otro individuo que comercie con un pirata o que le abastezca con pertrechos, víveres y demás aprovisionamientos, o que equipe un navío para tal comercio, o que entre en negociaciones o en correspondencia con un pirata, al que conozca como tal, será considerado de derecho como pirata, criminal y bandido.

Otras dos leyes relativas a la supresión de la piratería fueron promulgadas, una en 1744 y otra en 1837.

El castigo de los condenados por piratería era la muerte y sigue siendo tal aún hoy en todos los casos en que haya sido hecho uso de la violencia; en los casos exentos de esta circunstancia, el convicto es acreedor a cadena perpetua, como sanción máxima, o de trabajos forzados por un tiempo menor.

En 1873, el Consejo de la Corona aprobó la definición de la piratería dada en Rex V. Dauson en 1696 y que es la siguiente:

> La piratería no constituye sino un término marítimo que define el robo a mano armada en el dominio de la jurisdicción del Almirantazgo… Cuando el marino de un barco despoja por la violencia al patrón y luego desplaza el navío o cargamento del mismo con intención criminal y esto dentro de la zona circunscrita por la jurisdicción del lord almirante, entonces se trata de robo a mano armada y de piratería.

En 1824 apareció una ley contra la piratería, que declaraba culpable de piratería a todo súbdito británico *que secuestre en alta mar a una persona*

como esclavo. El castigo era la muerte, mas la ley de 1837 lo redujo a deportación perpetua. Esta ley amenazaba en particular a *todos aquellos que se entreguen al tráfico de esclavos o que equipen un barco destinado al transporte de esclavos; que presten fondos para equipar alguno; que actúen de cirujanos o de sobrecargos a bordo de tal barco, o que aseguren a esclavos*.

El símbolo de la autoridad que permite la confiscación de barcos por la Suprema Corte del Almirantazgo de Gran Bretaña, fue, y es todavía, el remo de plata. Este remo era introducido por el mariscal de la Suprema Corte y depositado sobre la mesa del juez.

El origen de este símbolo se ignora; se remonta ciertamente a tiempos muy remotos, pues encontramos indicios de su presencia a principios de la era de los Tudors. El más antiguo remo de plata existente data de la época de los *Cinco Puertos*. El que pertenece al ducado de Cornualles ha sido propiedad de Dartmouth, designando la jurisdicción de las *aguas de Dartmouth*. De manera general, todos los puertos importantes de Inglaterra tenían su remo de plata.

También poseen remos de plata otras partes del Imperio Británico, por ejemplo las Bermudas, la Colonia del Cabo, y Sidney. El que correspondía a Irlanda, fue robado en 1842 al mariscal suplente en el momento en que ejercía sus funciones en el Oeste de la isla, y nunca ha sido recuperado.

Durante todas las ejecuciones de piratas, el cortejo que les acompañaba al cadalso, era encabezado por el mariscal, que caminaba a pie o a caballo, llevando el remo de plata sobre el hombro.

APÉNDICE V

EL DIARIO A BORDO DE EDWARD BARLOW



Barlow salió para Inglaterra como primer piloto del *Septer*, mercante de la Compañía de las Indias Orientales; pero durante la travesía murió el capitán y el mando pasó a manos de Barlow.

15 de agosto de 1697. Habiendo rebasado la pequeña isla de Bab, descubrimos en la mañana que nuestro grupo contaba un barco más, que se había introducido en nuestra flota; pues navegábamos bastante dispersos y se había formado en medio de nosotros un vacío tal que un buque podía pasar adentro fuera del alcance de los cañones de cualquiera de entre nosotros. No enarbolaba pabellón y voltejeaba bajo sus gavias cargadas de más velas que las que suele nevar una nave ordinaria; advertí en particular un perroquete de trinquete y un trinquete mayor, detalles que nos revelaron inmediatamente la naturaleza del intruso; como se aproximaba a nosotros, siempre manteniéndose a justa distancia de nuestro alcance, tuvimos confirmación acerca de la clase de buque que representaba. Era el *Adventure Galley*, una hermosa fragata que según supimos más tarde había sido construida en Dedford, armada de veintiocho o treinta cañones y que tenía a la altura de su batería inferior una hilera de portillas de remos, para poder hacer rumbo durante las calmas. No mostraba su pabellón; sólo llevaba una llama roja sin cruz alguna.

Temerosos de que pudiese tomarnos por uno de los barcos moros, tomamos nuestras disposiciones, pues queríamos dejarle acercarse cuanto le gustase ya que el convoy principal había quedado muy atrás y como casi no había brisa, no era de temer que se aproximara demasiado. Mas viendo que el pirata no avanzaba (se había puesto en dirección casi perpendicular a nuestra quilla), izamos nuestros colores y disparamos dos o tres cañonazos bien ajustados; luego bajamos al agua las

dos chalupas para calarnos hacia él, puesto que había poca brisa. Mientras tanto, el pirata había disparado cuatro o cinco veces sobre uno de los barcos moros, dando en el casco y en las velas; pero advirtiendo que nos esforzábamos por alcanzarle, puso todo su velamen e incluso se sirvió de sus remos para conservar la distancia. Nosotros le cañoneábamos con todas nuestras piezas y nuestros hombres lanzaban gritos que oía tan distintamente que al parecer nos tomó por uno de los buques del Rey. Disparábamos sobre él mientras se hallaba a nuestro alcance y creo que recibió algunas balas.

Pero era mejor andador que nosotros, y una vez fuera de nuestro alcance metió sus remos, cargó sus altas velas y se puso al pairo, esperándonos.

Como no había viento, se alejaba de nosotros cuando nos aproximábamos a él. Repitió esta maniobra dos veces; luego, viendo que no dejábamos de seguirle, acabó por poner todas sus velas y huyó.

Puesto que algunos de los barcos moros transportaban grandes sumas de dinero y la flota se hallaba dispersa, de no encontrarse con ellos nuestro buque, es seguro que habría saqueado los mercantes de adelante, cosa que le hubiera sido muy fácil realizar, y los navíos holandeses no habrían podido acudir en auxilio de los moros, pues era muy buen andador y casi no había viento. Así, pues, prestamos un gran servicio a los intereses de la Compañía. Porque si hubiese ocurrido una desgracia a uno de los barcos o si alguno de ellos hubiera sido saqueado por los piratas, todos los ingleses habríamos sido detenidos como prisioneros en Surrat. En vez de esto, el pirata, viendo abortados sus proyectos y avistando otro gran convoy de mercantes moros, se dirigió hacia la costa de India.

Los barcos moros nos agradecieron mucho haberles protegido a tiempo contra los piratas cuyo capitán se llamaba William Kidd, como supimos en lo sucesivo.

Al día siguiente, el 16 de agosto, ya estaba fuera de vista.

Después de aquel encuentro, el *Septer* hizo escala en Karwar donde tuvo noticias de Kidd. Se supo lo siguiente:

El pirata, habiendo penetrado en la bahía so pretexto de pedir leña y agua, capturó allí una embarcación del país, propiedad de algún armador de Bombay y que, además de tripulantes negros, llevaba a bordo a uno o dos ingleses. Después de despojarla de todo cuanto le parecía útil y, por supuesto, de todo dinero que encontró, a saber, trescientas o cuatrocientas rupias, descendió por la costa, luego de haberle abandonado dos o tres de sus hombres, de los cuales uno era judío, que el *ketch* de la compañía había llevado a Bombay.

En Calcuta, Edward Barlow se enteró de que Kidd había hecho escala en este puerto:

Envió a sus hombres a tierra a pedir leña y agua, y mandó decir al señor Penning, el jefe local, que navegaba por orden del rey de Inglaterra y que tenía una comisión para capturar a los piratas y a los franceses. En realidad, él mismo se había hecho pirata. Había recibido una comisión que llevaba el sello del rey. ¿Cómo se la había procurado? Los que se la consiguieron lo sabrán mejor que nadie: hay quienes desearon que hiciera cosas malas en vez de obrar bien… Pero el jefe no quiso enviarle nada a bordo, pues lo tomó por lo que era. A eso, Kidd mandó decirle que si le negaba ese pequeño favor, lo haría saber a Whitehall en cuanto llegase a Inglaterra.

APÉNDICE VI

DISCURSO SOBRE LOS PIRATAS Y LOS REMEDIOS PARA SUPRIMIRLOS



Hace una veintena de años le plugo al rey Carlos II enviarme a Nueva Inglaterra con instrucción de investigar sobre el comercio de aquella región. Observé que armaban allí barcos de sesenta a setenta toneladas, todos muy bien equipados, que llaman *corsarios* y a los que se enviaba sin asomo de comisión a las Antillas españolas, donde cometían toda clase de violencias contra la población, después de lo cual regresaban con grandes cantidades de plata acuñada o en lingotes, de alhajas, de joyas de iglesia, y demás riquezas. La cosa llegó tan lejos que el embajador de España se quejó ante Su Majestad y finalmente se convino en que Su Majestad equiparía cinco o siete fragatas bien armadas, incumbiendo los gastos al rey de España, con intención de capturar y de destruir a los piratas. La ejecución de este plan se confió a sir Robert Holmes que tenía poderes, por sí mismo o por persona interpuesta, de conceder perdones a cuantos acudiesen a la proclama de Su Majestad, a dar suficientes garantías de su deseo de vivir pacíficamente. Mas como el rey de España no efectuara los pagos acordados, este proyecto fracasó. No oí hablar de ningún acto de piratería, cometido en aquellas

regiones durante los últimos años. Y es que los piratas han descubierto un viaje más provechoso y menos arriesgado: recorren el Mar Rojo y les quitan allí a los moros cuanto poseen sin tropezar con resistencia, llevando luego el botín al continente americano o a las islas adyacentes, donde encuentran acogida y abrigo y donde se equipan los barcos destinados a estas expediciones.

A mi última llegada a Inglaterra, llamé la atención de los tribunales de la aduana de Su Majestad, sobre el hecho de que los gobernadores de las plantaciones, al permitir a los piratas de todas las naciones convertirse en patronos o propietarios de buques, se hacían culpables de alentar el comercio ilegal; y propuse como remedio que ningún corsario fuese admitido por los gobernadores a disfrutar de libertad o privilegio alguno en las plantaciones a menos de haber hecho entrega de suficiente fianza (no menos de 1,000 libras), la cual se recaudaría por cualquier persona que designase Su Majestad, etc.

Los principales lugares que frecuentan los piratas y donde son recibidos, son los siguientes:

Las Islas Bahamas: hace ocho años, aproximadamente, John Hoadley, capitán de un buque de 32 cañones, llegó a la isla de la Providencia, frente a las costas de Brasil, llevando a bordo gran cantidad de azúcar y a poco tiempo quemó su barco dentro del puerto. El año anterior, Thomas Wolley y Christopher Gossse de Nueva Inglaterra, trajeron de las Indias un navío holandés de 40 cañones. Encontrábanse a bordo sumas importantes. Los dos se repartieron el dinero y quemaron el buque en Andrew Island aunque todavía quedaba a bordo un gran cargamento de pimienta.

La Carolina del Sur: Además de otros barcos que han atracado allí procedentes de las Antillas españolas, señalo un barco de Jamaica que hizo escala hace cinco años, de regreso del Mar Rojo, con una tripulación de 70 hombres, cada uno de los cuales recibió, como su parte, 1,000 libras en monedas de oro y de plata. El barco fue confiscado en nombre de sus propietarios como precio. Comprado luego por un grupo de negociantes, fue embargado por haber ido a Virginia, pero los patrones fueron absueltos por el jurado.

Pensilvania: Varios piratas, procedentes de la Carolina del Sur, se trasladaron de allí a Horkill y a otros puertos de Pensilvania y recibieron, con asentimiento de los gobernadores, permiso para establecerse y comerciar en dichos lugares. Se botó allí una corbeta de 10 cañones, construida para el tráfico en el Mar Rojo. Varios piratas tenían invertido fondos en este barco. Lo vi en el astillero. Hace más o menos cuatro años, un tal Cross entró en el puerto de Horkill a bordo de un buque español de 24 cañones y 70 hombres, para cargar víveres. Temía ser apresado por la fragata de Virginia y navegó desde Horkill a las Bermudas, donde atracó en espera de sus aprovisionamientos encargados en Filadelfia y que le fueron enviados.

Road Island ha sido durante mucho tiempo y continúa siendo el principal refugio de los piratas. En abril de 1694, Thomas Tew, llegando a bordo de su corbeta desde el Mar Rojo, trajo 100.000 libras en oro y plata, además de un buen cargamento de marfil que fue comprado por mercaderes de Boston. Su parte fue de 12,000 libras por él mismo y su corbeta. A poco tiempo, Tew regresó al Mar Rojo, y ante tal éxito alentador se armaron otros tres barcos que debían reunirse con él. Su retorno se esperaba en la primavera pasada en uno de los puertos arriba mencionados. Se supone que Tew se dirigirá hacia las Bahamas.

Boston, en Nueva Inglaterra: Todos los años, se equipan allí uno o varios veleros con destino al Mar Rojo, so pretexto de navegar a los establecimientos de las Antillas. Sir William Phipps, el último gobernador, invitó a los corsarios a trasladarse de Pensilvania a Boston, asegurándoles plena libertad de tráfico. Tew era depositario de 2.000 libras de un mercader de Boston; otros poseían dinero en Road Island, y ciertos gobernadores se han enriquecido gracias a sus tratos con los piratas.

Con objeto de suprimir estos piratas y para evitar que vuelvan a producirse tamañas fechorías, se sugiere humildemente:

1º que ninguna persona sea nombrada gobernador hasta que su nombramiento haya recibido la aprobación de Su Majestad, previa deliberación del Consejo, tal como está previsto por la ley contra los fraudes y abusos en el comercio de las plantaciones.

2º que plazca a Su Majestad enviar una fragata de primera clase bajo las órdenes de alguna persona de confianza y familiarizada con las islas Bahamas y demás lugares favoritos de los piratas, con misión de otorgar el perdón a cuantos se muestren dispuestos a dar garantías de establecerse pacíficamente en las plantaciones. Que Su Majestad se digne conceder el perdón a uno de los hombres de Tew, actualmente en Inglaterra y que puede revelar las intrigas de los piratas. Si tal empresa se lleva a cabo con celeridad y discreción, no dudo de que se logre sorprender a muchos piratas en las Bahamas y en la Carolina del Sur. No se atreverán a refugiarse en medio de los españoles o de los franceses ahora que hay guerra.

3º que se dispense toda clase de aliento con objeto de descubrir cuáles sumas de dinero y cuáles alhajas han sido obsequiadas a los gobernadores o a sus hombres de confianza en las plantaciones, ya sea por los piratas o por sus agentes; que estas sumas sean confiscadas en nombre de Su Majestad; que se abra una instrucción contra los gobernadores por demérito y que toda persona que tiene en su posesión dinero o bienes procedentes de los piratas y que lo declare sea indemnizada, pero en caso contrario se les haga igualmente objeto de diligencias judiciales por instigadores y cómplices de los piratas.

Todo lo expuesto lo firma humildemente.

E. RANDOLPH (1696).

APÉNDICE VII

LOS PIRATAS CHINOS MODERNOS



Extracto del Times, del 12 de diciembre de 1929:

Lanzar una empresa de piratería en las costas de China no es una operación muy distinta de los preliminares de la fundación de ciertas sociedades comerciales. Se necesita un capital y éste se encuentra generalmente. Hay muchos regateos y negociaciones en comité secreto, y aunque no se publican prospectos, ni nóminas de directores y accionistas, no por eso no existen los tales personajes. Reunidos los fondos indispensables, se confieren a un director general los poderes requeridos. Reclutar una pandilla digna de confianza, elegir una víctima aceptable, granjear informaciones útiles, llevar las empresas a feliz término y proveer oportunamente escondites para el botín y los prisioneros: he aquí tareas que exigen cualidades poco comunes.

Una vez elegida la víctima, el jefe y sus principales subordinados emprenden algunos viajes preliminares a fin de ponerse al tanto sobre la *geografía* del barco, su cuadro de servicio, las cualidades de sus oficiales, etc. Por cierto que cada chino que frecuenta conspicuamente un barco se

hace sospechoso; pero el pasajero de primera clase de tal viaje, es pasajero de cubierta el mes siguiente, y resulta entonces harto difícil identificarle. Cuando ha concluido la investigación preliminar, toda la gavilla sube a bordo, algunos como pasajeros de primera, la mayoría como viajeros de entrepuente, y uno que otro como miembros de la tripulación. No son bribones torpes y cobardes, sino hombres dueños de su oficio que habitualmente procuran ejercerlo con éxito e incluso con humanidad, hasta donde la humanidad es compatible con el éxito.

Su primera tarea consiste en introducir a bordo armas y municiones. En Shangai, Hongkong y Singapur, los pasajeros chinos y sus equipajes son examinados por la policía marítima; empero cuando más de mil chinos se aprietan en la pasarela, formando una muchedumbre compacta, un verdadero registro resulta ser una cosa poco menos que imposible, y en los puertos tales como Amoy, Foutcheou y Swatow, las precauciones tomadas dejan mucho que desear, dando a los piratas la oportunidad que buscan. Pero basta una palabra de un pasajero o marino de que *plenty pieces bad men come ship side* (mucha mala gente ha subido a bordo), para que inmediatamente se cierren las rejas antipiratas, se alerten los guardias y los oficiales aparezcan con el revólver cargado en el cinturón. Siempre hay una guardia —cuatro sikhs o anamitas— a bordo de los vapores que hacen el transporte de pasajeros en la China meridional. Las rejas son puertas de sólidas barras de hierro y que aíslan el puente de paseo de la pasarela.

CÓMO OPERAN LOS PIRATAS

Imaginaos la escena de la puesta del sol a bordo de uno de aquellos barcos costeros que avanzan trabajosamente a través de la espesa marejada movida por el monzón de sudeste. Las calas de proa y de popa han sido transformadas en dormitorios blanqueados de cal y en cuyo fondo se mueve una comprimida masa humana de hombres, mujeres y niños, instalados sobre esteras y bultos con la minuciosa economía de las muchedumbres chinas. Unos preparan su comida; otros lavan su ropa o bien se acurrucan en grupos para jugar. Debajo de las lanchas salvavidas y sobre las berlingas aparecen las siluetas de durmientes, medio desnudos en noches tranquilas y calurosas. En el centro del barco, en el superpuesto puente de paseo, se ven

algunos pasajeros de primera clase, ingleses y chinos; allí se encuentran los camarotes de los oficiales y el pasadizo. A la hora de la cena, cuando los oficiales que no están de cuarto y todos los pasajeros se hallan sentados sin armas en torno a las mesas del comedor, se da una señal —una vez fue el movimiento de encender un cigarrillo—, resuena un rudo *¡Arriba las manos!*, y los estupefactos comensales bajan los ojos ante los cañones de las pistolas automáticas que apuntan sobre ellos los *coolies*, los comerciantes y los marinos.

Se recogen las armas; se registra por turno a cada uno de los pasajeros y los oficiales y se les encierra en los camarotes y salones. La guardia armada antipirata recibe la advertencia de que toda resistencia será castigada con la muerte. En el pasadizo, en los alojamientos de la guardia, en el puerto de radiotelegrafista, en la plataforma de las máquinas, en todas partes, se desarrolla la misma escena: una brusca orden, un cañón de pistola y la inevitable rendición. Y luego la cortés instrucción: *Ustedes van a hacer rumbo hacia Bias Bay con objeto de llegar allí a las siete de la mañana. No se molestará a nadie, a menos de que intenten recuperar el barco*. El servicio se hace como de ordinario; los cuartos se elevan como si no hubiese ocurrido nada anormal. Mientras tanto se saquea el cargamento, y los objetos de valor y las prendas de lujo son arrancadas a los aterrorizados pasajeros.

Los fuegos de ruta y las luces de los camarotes han sido apagados. Así, envuelto en completa oscuridad, el vapor navega hacia Bias Bay, lugar siniestro de la costa china. Es una inmensa extensión de agua poco profunda, cercada de colinas arenosas y cubiertas con las malezas típicas de aquella región. Se advierten algunas aldeas chinas, algunos sampanes de pesca, que sugieren la paz, el retiro y la belleza. Pero apenas ha anclado el barco, brotan de las orillas enjambres de *sampanes*; sus tripulantes saludan a los piratas con hosca impasibilidad, y en el instante siguiente los hombres de la costa, curtidos por el tiempo y harapientos, se lanzan a despojar el *steamer*. Hasta los cronómetros, las sextantes y las partes de bronce son robados frecuentemente. Se producen escenas desgarradoras cuando las familias son separadas a la fuerza, cuando un padre o una madre, se ve empujado bajo la amenaza de la pistola a bordo de un sampán para ser

transportado a las montañas, tal vez con esperanza de salvación, pero más probablemente para morir allí de hambre y del rigor de las intemperies durante los interminables regateos por el rescate. El maltrecho vapor regresa penosamente a Hongkong, donde la policía toma en sus manos el asunto, inventariando el robo. Y poco a poco, el público comienza a olvidar lo sucedido.

UN COMBATE PASMOSO

Pero no todos los piratas trabajan con tanta suavidad. A menudo, la guardia de servicio india cae víctima de una salva traidora, y cuando los piratas capturaron el barco costero noruego *Solviken*, mataron al patrón, capitán Jastoff, porque no abrió instantáneamente la puerta de su camarote. En otro acto notable de piratería, el del *Anking*, una lluvia de balas disparadas a quemarropa, limpió el pasadizo, matando al oficial de cuarto y al cuartelmaestre e hiriendo gravemente al capitán. El primer maquinista murió apuñalado por la espalda, mientras estaba sentado sobre una silla, en el puente, y el oficial segundo fue derribado por golpes en la cabeza. Los piratas, sin embargo, cuidaron de curarle, pues necesitaban a alguien que pudiese conducir el vapor.

No es menos memorable el asunto del *Sam Nam Roi*. Una treintena de piratas asaltaron el barco cuando se encontraba apenas a quince minutos del pequeño puerto de Pekhai, en la desembocadura de uno de los ríos de la costa occidental. Una salva puso fuera de combate a la guardia hindú, e inmediatamente después se desarmaron aquellos de sus miembros que no estaban de servicio. El oficial de cuarto, Hugh Conway, saltó desde el pasadizo al puente, pero cayó herido de muerte. Mientras tanto el señor Houghton, primer maquinista, había desafiado una lluvia de balas, logrando cerrar la reja de babor del pasadizo. Tenía su revólver y pudo cubrir el lado de estribor del puente hasta que el patrón, capitán W. H. Sparke lo hubo reforzado en el pasadizo. La reja de estribor permanecía abierta y se hicieron esfuerzos desesperados para cerrarla. Con una pistola automática en cada mano, el capitán Sparke se enfrentó valientemente a los piratas y protegido por su fuego, el señor Houghton corrió tras él y cerró la reja ante sus narices. Se siguió un combate pasmoso, al arrastrarse el capitán Sparke

de un bordo a otro para disparar sobre las caras patibularias que surgían en popa, y conducir al mismo tiempo el barco, pues a la primera señal de peligro, el piloto y el cuartelmaestre habían huido, ocultándose con la tripulación. A un determinado momento de la batalla se agotaron las municiones, y el señor Houghton, tirador menos diestro que el capitán, se limitó a cargar el arma de este último y a vigilar.

Los piratas eran una pandilla de aficionados; algunos de ellos habían formado parte de una tripulación rebelde, desembarcada hacía un par de semanas por insubordinación. Una ingenua astucia acabó con su desfalleciente valor. El capitán Sparke dio cuatro toques con la sirena y cambió de rumbo, y los piratas creyendo que había avistado una cañonera se arrojaron al agua desde la parte trasera del barco. El capitán Sparke, dando media vuelta, abrió al lado de su valiente maquinista el fuego sobre las cabezas de los nadadores. El ruido del tiroteo había atraído la milicia de la aldea vecina que capturó unos quince de los fugitivos; los prisioneros, presos con cadenas, fueron enviados a Cantón, donde sufrieron la suerte habitual de los piratas.

El primer golpe eficaz asestado a la piratería en las costas de China fue el envío de una patrulla de submarinos a la bahía de Bias. Cierta noche de octubre de 1927, veíase llegar un barco con todas las luces disfrazadas y que no contestaba a las señales. Un cañonazo sobre su proa fue seguido por otro que dio en la sala de las máquinas, y el buque comenzó a hundirse. Era el *Irene*, propiedad de chinos, y atestado de pasajeros de cubierta. El submarino recogió a 226 pasajeros y capturó 7 piratas que fueron ahorcados en la prisión de Hongkong. Hubo algunas dificultades con las autoridades chinas y los propietarios de aquel barco; pero el Almirantazgo apoyó enérgicamente al comandante del *L4*, felicitándole por su iniciativa y por los resultados de su acción. El asunto pasó luego a manos del mariscal Li Chaisum, el audaz y competente dictador de Kuantung. Se construyó un puesto militar provisto de una emisora de radiotelegrafía y se organizaron patrullas de cañoneras a lo largo de la costa.

Pero la piratería es un juego que ya no rinde. Los gastos de establecimiento son excesivos y las ganancias poco seguras. Los asaltos contra el *Sunning* y el *Irene* fueron fracasos rotundos, y los beneficios

sacados de las otras empresas dejaron mucho que desear. El botín del *San Nam Hoi* produjo 10.000 libras; el del *Hsin Wah*, 25.000 libras; el del *Tean*, solamente 7.000 libras. La captura del *Hsin Chi* y la del *Ankling* fueron golpes fructuosos, pues cada uno de los barcos tenía un valor de cerca de 100.000 libras; pero los demás actos de piratería no han sido buenos negocios.



BIBLIOGRAFÍA

TRABAJOS PUBLICADOS



L. J. A.: Memoria contra os Piratas Chinezes. Rio de Janeiro 1828.

Alexander VI, Pope: Bulla in Cena Domini. (Pronouncement of Excommunication on heretics and Pirates). Rome 1499.

Algiers: A Bloody Fight between the *Sapphire* and the *Half Moon* of Algier. 1681.

—; The late Bloody Engagement between the *Adventure* and the *Two Lions and Crown* of Algier. 1681.

—; True and Perfect Relation of the Engagement between H.M.S. *King's Fisher* and the *Golden Rose* of Argiers. N.D.

—; A Relation of the whole proceedings concerning the Redemption of Captives in Algier and Tunis. London 1647.

—; Hie Case of many hundreds of Poor English Captives in Algier, together with some Remedies. NX).

Allen, G. W.: Our Navy and the West Indian Pirates. Essex Institute, Salem, Mass. 1929.

Andrada, J. I.: Memoria dos Piratas da China. Lisboa 1824.

Angriar: Authentic and Faithful History of that Arch-Pyrate Tulagee Angria. London 1756.

Avery: The King of Pirates, Captain Avery, Mock King of Madagascar. In two letters. London 1720.

Baring-Gould, S.: Cornish Characters and Strange Events. London 1909.

—; Devonshire Characters and Strange Events. London 1908.

Besson, M.: Les Freres de la Coste. Paris 1928.

Biddulph, J.: The Pirates of Malabar. London 1907.

Bordini, J. F.: De Rebus Pracdare Gestis a Sixto. v. Pon. Max. Rome 1588.

Bowen, F. C.: The Sea, its history and romance. London N.D.

Bradlee, F. B. C.: Piracy in the West Indies and its Suppression. Essex Institute. Salem. Mass. 1923.

Brantome, P. de B.: Hommcs illustres. CEuvres. Paris 1822.

British Annual Register. 1772.

Burney, J.: History of the Buccaneers of America. London 1816.

Butcher and Lang: Odyssey of Homer. 1897.

Butler, N.: Boteler's Dialogues. Navy Records Society 1929.

Calendar of State Papers: Colonial Series.

Calendar of Home Office Papers: 1760-1765. 1878.

Campbell, Lord J.: Lives of the Chief Justices of England. London 1849.

Case-Horton, C.: A Brace of British Pirates. Journal of the R.U.SJ. Vol. LX. 1915.

Chapin, H. M.: Privateer Ships and Sailors. 1625-1725. Toulon 1926. Chatterton, E. K.: Seamen All. 1924.

—; Romance of Piracy. London 1914.

—; Sailing Ships and their Story. London 1909.

Colvin, I. D.: The Germans in England. London 1915.

Complete History of Europe for 1707. London 1708.

Corbett, J. S.: England in the Mediterranean. 1603-1713. London. 1904

Cotton, R. W.: Expedition against pirates. (1612) Devon Association. 1886.

Cries of Blood: London 1767.

Crump, H.: Colonial Admiralty Jurisdiction in the 17th Century. London 1932.

Dan, Père F.: Histoire de Barbarie et de ses Corsaires. Paris 1637.

Dampier, W.: A New Voyage round the World. London 1729. Dictionary of National Biography. London 1917.

Dow and Edwards: Pirates of the New England Coast. 1630-1730. Marine Research Society. Salem. Mass. 1924.

Downing, C.: History of the Indian Wars, with an Account of Angria the Pyrate. London 1737.

—; Edited with an introduction and notes by W. Foster. CJ.E. 1924

Drake, S. A.: Nooks and Corners of the New England Coast. New York 1875.

Drury, R.: Madagascar: or, Robert Drury’s Journal, during fifteen years Captivity on that Island. London 1729.

Dunton, J.: A True Journal of the Sally Fleet. London 1637.

Elims, C.: Pirates Own Book. Portland U.S.A. 1844.

Encyclopaedia Britannica. 14th Edition 1929.

Esquemeling, J.: Bucaniers of America. London 1684.

Fanning. E.: Voyages and Discoveries in the South Seas. 1792-1832. Marine Research Society. Salem. Mass. 1924.

Faye, Père J. de la.: Voiage pour la redemption des Captifs de Maroc et D'Alger. Paris 1726.

Firth, C. H.: Naval Songs and Ballads. Navy Records Society. 1908.

Forster, J.: Life of Sir John Eliot. London 1864.

Fugger: News Letters. 1924. 1926.

Fontana, F.: I Pregi Della Toscana. Florence 1701.

General Treatise on Naval Trade and Commerce. London 1739.

Gibbon, E.: Decline and Fall of the Roman Empire. London 1846.

Gibbs, C.: Confession of the Pirate Charles Gibbs. New York 1831.

Gosse, P.: Sir John Hawkins. London 1930.

—; Pirates' Who's Who. London 1924.

Grammont, H.: Histoire d'Alger. 1887.

Hacke, W.: A Collection of Original Voyages. London 1699.

Hido, D.: Topographia e Historia General de Argel. Valladolid 1612.

Hakluyt, R, Voyages and Discoveries. Glasgow 1903.

Hannay, D.: Short History of the Royal Navy. 1217-1688. London 1898.

—; Ships and Men. London 1910.

—; Sea Trader. London 1912.

Haring, C. H.: Buccaneers in the West Indies in the 17th Century. London 1910.

Hart, F. R.: Admirals of the Caribbean. London 1923.

Hay, J. D.: Suppression of Piracy in the China Sea. 1849. London 1889.

Holland, C.: From the North Foreland to Penzance. London 1908.

Hurd, A.: Reign of the Pirates. London 1925.

Innés, A. D.: Maritime and Colonial Expansion of England under the Stuarts. London 1932.

Jameson, J. F.: Privateering and Piracy in the Colonial Period. New York 1923.

Johnson, C.: A General History of the Pyrates. London 1724.

Journal of the Historical Association.

Keary, C. F.: Vikings in Western Christendom. London 1891.

Kendall, C. W.: Private Men-of-War. London 1931.

Keppel, H.: Expedition to Borneo. London 1846.

—; A Visit to the Indian Archipelago. London 1853.

Kidd: Full Account of the Actions of the late Famous Pyrate Capt. Kidd, by a Person of Quality. Dublin 1701.

Kingsford, C. L.: Beginnings of English Maritime Enterprise. “History” Vol. XIII. 1928.

Labat, Père: Nouveau Voyage aux Isles de L’Amérique. Paris 1743.

—; The Memoirs of Père Labat. 1693-1705. Translated and abridged by John Eaden. London 1931.

Lane-Poole, S.: The Barbary Corsairs. London 1890.

(Leslie, C.): New History of Jamaica. London 1740.

Lithgow, W.: Rare Adventures and painfull Peregrinations. London 1632.

Lives of the most Notorious Pirates. By an old seaman. (The Miniature Library) London N.D.

Lubbock, B.: The Blackwall Frigates. Glasgow 1922.

—; Bully Hayes, South Sea Pirate. London 1931.

Lurting, T.: The Fighting Sailor turned Peaceable Christian. (1709) Leeds 1816.

MacFarlane, C.: Lives and Exploits of Banditti and Robbers. London 1833.

Mariners Mirror: Journal of the Society for Nautical Research.

Malefactors' Register, or, the Newgate and Tyburn Calendar. London. 1778.

Malzac, J.: Case of the Brig Carraboo. Saint Christopher 1828.

Manwaring, G. E.: Bibliography of British Naval History. London 1930.

—; Life and Works of Sir H. Mainwaring. Navy Records Society. 1920.

Mathew, D.: Cornish and Welsh Pirates in the Reign of Elizabeth. English Historical Review. Vol. XXXIX. 1924.

Miles, S. B.: Countries and Tribes of the Persian Gulf. London 1919.

Mireur, M.: Ligue des Ports de Provence, contre les Pirates Barbaresques. 1585-1586. ND.

Monson, Sir W.: Naval Tracts. London 1703.

Moresby, J.: Discoveries in New Guinea. London 1876.

Moss, F. J.: Through Atolls and the Islands of the great South Sea. London 1889.

Morgan, J.: Complete History of Algiers. London 1731.

Moule, H. J.: Descriptive catalogue of the Charter, Minute Books and other documents of the Borough of Weymouth and Melcombe Regis. 1252-1800. Weymouth 1883.

Narbrough, Sir John: Narrative of the Burning of Tripoli. London 1676.

Neumann, C. F.: The History of the Pirates who infested the China Sea from 1807 to 1810. Translated from the Chinese by C. F. Neumann. London 1831.

Newgate, Ordinary of: London 1738.

Newgate Calendar or, Malefactors' Bloody Register. London ND.

Nicholl, J.: Some Account of the Worshipful Company of Ironmongers. London 1866.

Nicolliere-Teijeiro, S. de la: La Course et les Corsaires du Port de Nantes. Paris 1896.

Olan, E.: Sjorovarna pa Medelhavet och Levantiska Compagniet. Stockholm 1921.

Okdey, W.: Ebenezer, or, a small Monument of Great Mercy. London 1675.

Oppenheim, M.: History of the Administration of the Royal Navy. London 1894.

Oriental Pirates: United Service Journal. Vol. 82. 1835.

Ormerod, H. A.: Piracy in the Ancient World. Liverpool 1924.

Paine, R. D.: The Ships and Sailors of Old Salem. Boston 1923.

Paske-Smith, M.: Western Barbarians in Japan and Formosa. Kobe 1930.

Pérez-Cabrero, A.: Ibiza. Barcelona 1909.

Playfair, R. L.: The Scourge of Christendom. London 1884.

Pinto, F. M.: The Voyages and Adventures of Ferdinand Mendez Pinto, the Portuguese. London 1891.

Pointis, De: Relation de Cartagene. Bruxells 1698.

Powell, D.: Bristol Privateers and Ships of War. Bristol 1930.

Prowse, D. W.: History of Newfoundland. London 1896.

Purchas, S.: Purchas his Pilgrimes. Glasgow 1905.

Raleigh, Walter: English Voyages in the 16th Century. Glasgow 1910.
Renegade's Career, A: Colburns' United Service Magazine. 1868.

Roberts, G.: Social History of the People of the Southern Counties of England. London 1856.

Rutter, O.: The Pirate Wind. London 1930.

St. John, H. C.: Notes and Sketches from the Wild Coasts of Nipon. London 1880.

Sanders, E. K.: Vincent de Paul. London 1913.

Santa Cruz. M. de: Relacion de la presa de la Galera de Alexandria. Rome 1628.

Scott, B.: Suppression of Piracy in the Chinese Seas. Gillingham, Kent. 1851.

Senior, W.: Naval History in the Law Courts. London 1927.

Seitz, Don C.: Under the Black Flag. London N.D.

Sestier, J. M.: Piraterie dans l'antiquité. Paris 1880.

Sharp, Capt. B.: The Voyages and adventures of Capt. Bartt. Sharp, and others, in the South Sea: being a journal of the same. Also Capt. Van Horn with his Buccanieres surprizing of la Vera Cruz, etc. etc. London 1684.

Shepard, A.: Sea Power in Ancient History. London 1925.

Sirr, H. C.: China and the Chinese. London 1849.

Smith, A.: The Atrocities of the Pirates. London 1824.

Smith, Capt. J.: The True Travels and Adventures of Captaine John Smith. Edited by Edward Arber. Birmingham 1884.

Snelgrave, W.: Account of Guinea and the Slave Trade. London 1734.

Spragge, Sir E.: A true and perfect relation of the happy Success and Victory obtained against the Turks of Argiers at Bugia, under the command of Sir Edward Spragge. London 1671.

Tassy, L. de: History of the Piratical States of Barbary. London 1750.

Tedder, A. W.: Navy of the Restoration. Cambridge 1916.

Teonge, H.: The Diary of Henry Teonge. Edited by G. E. Manwaring. London 1927.

Twiss, T.: Jurisdiction of the Silver Oar of the Admiralty. Nautical Magazine. Vol. XLVI. 1877.

Veale, Capt. R.: Barbarian Cruelty. Exeter 1787.

Verney Papers. London 1853.

Verrill, A. Hyatt: In the Wake of the Buccaneers. New York 1923.

—; The Real Story of the Pirates. New York 1923.

Vryman L. C.: lets Uit de Geschiedenis van den Zeeroof en van de Vrybuiters in de Lage Landen. Ons Zeewezen 1930.

Wafer, L.: A New Voyage and Description of the Isthmus of America. London 1699.

Williams, G.: The Liverpool Privateers. Liverpool 1897.

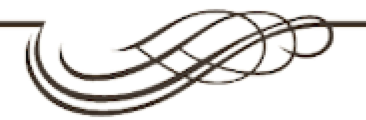
Wilson, T. W.: Piratical Descents upon Cuba. Havana 1851.

Williamson, J. A.: Maritime Enterprise. London 1913.

—; John Hawkins. London 1927.

MANUSCRITOS

En posesión del autor



Charles V.: Contemporary Spanish Manuscript, containing dispatch from Emperor Charles V. to the Duke of Calabria respecting his defeat of Barbarossa the pirate, at La Goletta. Tunis 24th July 1535.

Munster: Interrogations as to the Pirates of Munster, *c*. 1625.

Cox, John: His Travills Over the land into ye South Seas from thence Round ye South Parte of America to Borbados and Antigoo. *c*. 1682.

Lynch: Letter from Sir Thos. Lynch to Mr Secretary Jenekins. 1682.

—; Letter from Sir Thomas Lynch to the Earle Sunderland. 1683.

Carlile: Journal of Capt. Charles Carlile in H.M.S. *Francis*. 1683.

—; Relation of Capt. Carlile’s burning ye Trompense and other Pyratts. 1683.

Holmes: Docquet of grant to Sir Robert Holmes of all merchandizes taken by him out of pirate ships in America. 1687.

Randolph, E.: A discours about Pyrates, with proper Remedies to Suppress them. 1695.

Barbary: List of Sufring Captives in Barbary. 1697.

Persia: Memoranda connected with the Expedition against piratical tribes of the Persian Gulf. 1818.

PHILIP GOSSE. (1879-1959). Fue nieto del naturalista Philip Henry Gosse, e hijo del conocido escritor Sir Edmundo Gosse. Ha pasado a la historia de la erudición sobre la piratería como uno de sus más amenos y entretenidos divulgadores, un referente esencial sobre el tema a lo largo de todo el siglo XX.

Notas

[1] No sabemos a ciencia cierta si el autor se refiere a Hernán Cortés o *a otro Cortés*, pero en el caso de que se hubiese referido a Hernán Cortés, el desatino es mayúsculo, puesto que Hernán Cortés no fue el *conquistador* de Perú. (Nota aclaratoria de Chantal López y Omar Cortés). <<

[2] De la furia de los hombres del norte líbranos Señor. (N del Editor Digital). <<

[3] Escuderos. (N. del Editor Digital). <<

[4] La Mamora fue ocupada por Luis Fajardo en Agosto de 1614 como parte de la campaña contra el corso de berbería. (N del Editor Digital). <<

Gosse, Philip. *Historia de la Pirateria*. Tr. Rodolfo Selke (1932) pp. 67 - 71

The longest journey ever undertaken by these marauders was to Iceland. The head of the expedition was, like Danser, a Dutchman; but unlike this one, he had taken the turban. His name was Jan Jansz and he was popular with the Moors under the name Murad Reis. To avoid confusion with the preceding Murad, the disciple of Barbarossa and Ochiali, we will quote him with his European name.

Jan Jansz, like almost all Dutch sailors who became pirates, began his career on behalf of the States General, fighting against the Spanish during the war of independence. But this almost legal method of warfare left more glory than profit for him, so Jansz overstepped his mission, lengthening his way to the Berber coast. There he harassed the ships of all Christian nations without distinction, and even without exempting those of Holland; Except that when he attacked a Spanish ship, he never stopped hoisting the colors of the Prince of Orange, as a tribute to his native country. In attacking the ships of other nations, he was flying the Red Crescent of the Turks.

At first, he was sailing as second to a famous privateer named Suleiman Reis from Algiers. When his boss died in 1619, he settled in Salé. This port (its name made all Christendom nauseous) was admirably adapted to the new form of piracy, since it was on the Atlantic coast, only fifty miles from Gibraltar, thus allowing privateers to stalk all the ships passing through the strait and, leaping up, blocked the way to the East India and Guinea couriers. Salé's fleet was not very numerous, - eighteen ships in total - its units had to be small because a bar prevented access to the port to the larger vessels, except when they were previously unloaded.

Nominally, the port was under the authority of the Emperor of Morocco; but shortly after the arrival of Jansz, the inhabitants of Salé declared themselves independent, proclaiming what was in fact a Republic of pirates, ruled by fourteen captains with a president simultaneously assuming the rank of admiral. The first elect was the Dutchman, who, eager to show his adopted compatriots to what degree he had become one of their own, married a Moorish woman, although he had a wife and children in Haarlem.

Under Jansz's skillful management, business prospered. Soon the head of state had to find a substitute. He elected a compatriot, Mathys van Bostel Oosterlynck, to this position. The vice admiral celebrated his appointment, imitating the example of his boss, that is, becoming a Muslim and marrying a fourteen-year-old Spanish woman, ignoring the fact that a wife and daughter missed him in Amsterdam.

Jansz, thanks to the captured prey, his admiral's income, which included anchorage, pilotage, and other port income, and the commissions charged on stolen goods, soon became immensely wealthy. But as annoying as the routine of the trade sometimes seemed to him, he did not stop being a pirate in soul and body, taking advantage of every opportunity to go hunting. During one of his expeditions, in November 1622, while he was trying his luck in the Channel, his supplies ran out and he had to make a stop at the port of Veere, in Holland, to complete his supplies. Apparently risky company; but the Admiral de Salé was a subject of the Emperor of Morocco, and he had just signed a treaty with the States of Holland. So Jansz could legally claim the privileges of the port, although he was received rather coldly.

The first person who came to visit him on board was Mrs. Jansz, a Dutch woman, accompanied by all the little Jansz.

His wife and all his children - says a contemporary writer - came on board to beg him to leave the ship; the crew members' relatives followed his example, but to no avail, as they felt too much anger towards the Spaniards and too much eagerness for loot ... Not only did the crew refuse to leave the ship, but it was still increased by some recruits, despite the severe order of the municipality that prohibited any person from taking service aboard that ship. And it is that after almost half a century of war against Spain, times were hard for Holland; Veere's youth was much more tempted by the hope of an affluent life, gained by jumping around the neck of the old enemy, than frightened by the discontent of the councilors, and Jansz left Veere, having more people aboard than when he had entered.

Some years later, Jansz made another stopover in Holland. This time he had just escaped disaster. He had stumbled off the coast with a large ship flying the Dutch flag. Forgetting momentarily about the tracts, Jansz immediately fell in love with this beautiful ship and tried to seize it. It is probable that if the corsair had succeeded, the jurists would have suggested to him a means of claiming the advantages of the treaty.

But the matter took a different turn: When Jansz appeared along the ship, the Dutch flag was lowered, the flag of Spain was raised, and in the blink of an eye the bridge was covered with Spanish soldiers. The cornered pirates were miraculously saved after a desperate fight, which cost them a great number of dead and wounded, and they considered themselves happy to take refuge in the port of Amsterdam.

Jansz asked the authorities for help for his sick and wounded, which was coldly denied. The unfortunate pirate had tried to violate the treaty; he had suffered a failure, receiving the deserved punishment. And now they inflicted another pain on him by being denied all help, as if he had succeeded! He was not even allowed to bury his dead, so that the only way to get rid of the rotting corpses aboard the ship was to dump under the icy surface of the water.

After several relatively bad years spent in the Strait of Gibraltar, Jansz resolved to push his luck in a region to which no pirate, Barbary or otherwise, had yet ventured. In 1627, he hired a Danish slave who claimed to have visited Iceland as a pilot, and gave him orders to drive him to those distant lands. The three Jansz ships carried, in addition to Moorish sailors, three English renegades.

At that time, such a journey was an extremely daring undertaking; but the results did not respond in any way to the risks taken. The pirates sacked the capital, Reykjavik, but for all the loot they took a quantity of salted fish and some skins, and to calm their disappointment, they captured and dragged four hundred (eight hundred, according to some) Icelanders, men, women and children to their ships.

Upon his return, Jansz set up his headquarters in Algiers. Soon after, he was unlucky enough to fall into the hands of the brave Knights of Malta.

Good Father Dan, who recounts this story, also recounts that as he passed Jansz's house after the news of his capture had reached Algiers, he saw more than a hundred women flock to express their condolences to Mrs. Jansz Mora for her husband's misfortunes. It is not known how Jansz managed to regain his freedom; but the truth is that he was free again in 1640, operating once more in the service of the Emperor of Morocco.

On December 30 of that year, a Dutch ship entered the port of Salé. Jansz was then governor of the citadel. The ship brought the new Dutch consul accompanied - oh, pleasantly surprised! - by the pirate's daughter, Lysbeth, a rather attractive young woman.

The meeting moved everyone present. Jansz was shown sitting with great pomp on a tapestry, propping his body on silk pillows and surrounded by all his servants. When the father and daughter came face to face with each other, the two burst into tears, and after talking for a while, Jansz said goodbye with the gestures of a monarch. Then Lysbeth went to live next to her father in her castle in Maladia, a few miles inland, but the general opinion on board was that she was fed up with these people and this country. The truth is that in August she returned to Holland, and no one spoke of her again. Presumably she married some worthy Dutch man who had nothing to do with the sea or Morocco.

How did Jansz die? Nobody knows. The only indication that we have and that does not bode well, is found in a biography of the corsair, written by the schoolmaster of Ostzaan and that ends with this sentence: the end of him was very painful.